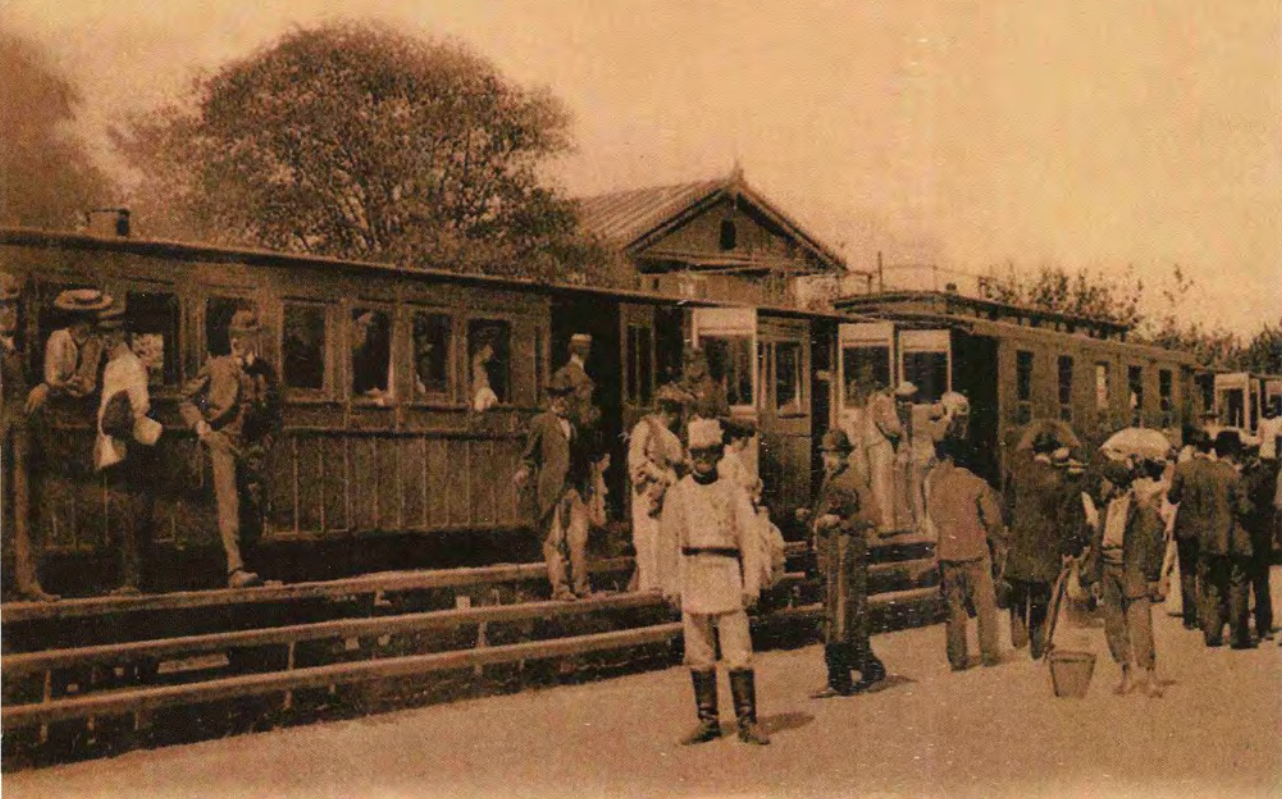
PETRE COVACEF

150
DE ANI ÎN
EVOLUȚIA CĂILOR FERATE DIN DOBROGEA



Trenul spre Plaja de la Vii

EX PONTO

PETRE COVACEF

150 de ani din

EVOLUȚIA LINIILOR FERATE DIN DOBROGEA

1860 - 2010

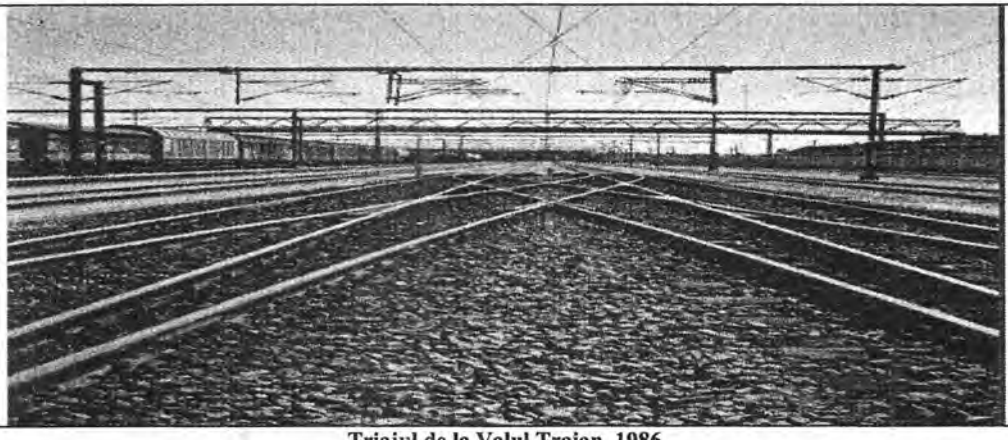
Coperta: Arh. Radu Ştefan Cornescu
Corectura, Ilarion Barbu

ISBN: 978-973-644-989-5
© Ex Ponto - 2010

PETRE COVACEF

150 DE ANI DIN
EVOLUȚIA LINIILOR FERATE DIN DOBROGEA

VOLUMUL I



Triajul de la Valul Traian, 1986

Constanța, 1890

Constanța, 1962

EX PONTO
Constanța 2010

Pagină cu dedicații,

Carte dedicată:

Unui impiegat de mișcare anonim din Dobrogea

Membrilor Asociației Filateliștilor Feroviari din România

prietenilor:

Familiei Arta și Ilarion Barbu
Dr. Gheorghe Dumitrașcu la 70 de ani
Helmut Kulhanek
Gabriel Mărgineanu,
Adrian Rozei
Ghiță Stănculescu

soției mele, Dr. Zizi Zahària Covacef, arheolog

C U P R I N S

pagina

Preambul 7
Prefață 8
Introducere (O pasiune care costă) 11

Partea I –a Thomas Forester - traducere

I.1. The Danube and the Black Sea, 15

Capitolul II, Gurile Dunării 17
Capitolul III, Insula Şerpilor 29
Capitolul IV, Proiectul unui Canal Navigabil în Dobrogea 34
Capitolul V, Oraşul Constanța 42
Capitolul VI, Linia de cale ferată propusă de la Cernavoda la Constanța 54
Capitolul VIII, Comerțul cu cereale din Dobrogea 66
Capitolul IX, Trafic şi venituri (Evalurări) 72
Capitolul X, Emigrația 81
Capitolul XI, Importanța strategică a oraşului Constanța 83
Ataşament, Concesiunea terenului; Concesiunea Portului 94

I.2. Documente poştale circulate între 1860 - 1870 de la Constanța 104

Partea II –a, Personalități

1. Thomas Abel Brimage Spratt 111
2. Charles George Gordon 112
3. Charles George Liddell 114
4. Karl von Moltke 116
5. Sultanul Abdul Medgid 117
6. Firmanul de concesiune a terenului din Dobrogea 118
7. Frații Barkley 119
8. Leon Louis Chrétien Lalanne 120
9. Spiridon Yorceanu 121
10. Pamfil Polonic 123
11. Edificiul Roman cu Mozaic; Un grup de cercetători de la Constanța 124

Partea III –a, Evoluţia Liniilor Ferate din Dobrogea

1. Linia ferată Cernavoda – Constanţa 127
2. Linii ferate spre Constanţa port 140
3. Linia Constanţa port – Cariera Canara (Ovidiu) 144
4. Linia Magaziilor provizorii de cereale din oraşul Constanţa 148
5. Linia oborului de vite din Anadolchioi, hipodromul, alergările de cai 149
6. De la Plaja de la Vii la Plaja Mamaia 153
7. Linia de cale ferată spre Staţiunea Mamaia Băi (I), (II) 157
8. Contribuţia lui Anghel Saligny la sistematizarea oraşului Constanţa 174
9. Linia ferată Constanţa – Carmen Sylva 177
10. Liniile ferate din Portul Constanţa în imagini 185
11. Orient Express la Constanţa; Trasee; Silozurile din port 188
12. Nodul feroviar de la Medgidia 191
13. Linia ferată Medgidia – Babadag 193
14. Linia ferată Babadag – Tulcea 196
15. Linia ferată Medgidia – Bazargic – Novobotievo (astăzi în Bulgaria) 197
16. Podul de peste braţul Borcea a fost distrus în anul 1916 201
17. Noile poduri dunărene dintre Feteşti – Cernavodă 214
18. Plicuri ocazionale circulate pe la Constanţa şi în Dobrogea 226

Partea IV –a, Antropologie

1. Din viaţa dobrogenilor 229
2. Catalogul de nume dobrogene (II); Despre Portulane 238
3. Tabele cu toponime 247

Bibliografie 269
Rezumat în limba engleză 271
Rezumat în limba germană 273

* * *

Preambul

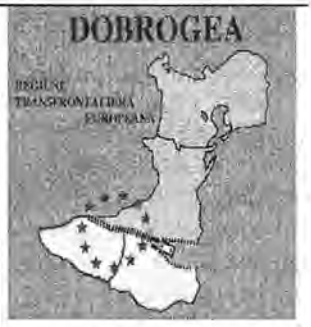
NU AU TRECUT DECÂT 150 DE ANI

Etape din evoluţia istorică a Dobrogei:

Dobrogea după Scytia Minor, nu a fost şi nu va fi de neglijat în Europa de Est.
Tratatul de la Paris din 1856 a pus capăt Războiului Providenţial al Dobrogei[1].
Congresul de la Berlin din 1878 a rezolvat după un secol de războaie Chestiunea Orientului.
Dobrogea a fost California Europei[2].
În Dobrogea se poate vorbi despre o Coexistanţă paşnică între popoare şi religii.
Moştenirea de aur a dobrogenilor va fi obligaţia ca alte armate să nu treacă prin Provincie[3].
Numai oameni fără cap doresc o altă Dobroge.

Transformări administrative în provincie:

Care provincie din Europa a suferit atâtea transformări politice şi administrative ?

		
Dobrogea turcească Cuprindea: Dobrogea de Nord, românească; Dobrogea de Sud, bulgărească. După "Istoria na Dobrudja", T. 3, 1986, Sofia	**Dobrogea după Compania D.B.S.R. în anul 1878** Anii de p.i.f. a liniilor ferate: La Constanţa – 1860; La Varna – 1866; La Giurgiu – 1869. După „London Philatelist – Londra", nr. 105 - 1995	**De ce nu ?** Probabil după un Referendum După Vasile Nicoară, Directorul Liceului Mircea cel Bătrân din Constanţa, 2008

[1] Războiul Crimeei; la P. C. *„Onomestica străzilor din Constanţa"*, capitolul *Dobrogea Francmasonică*, Ed. Ex Ponto, Constanţa, 2010; după D.A. Lăzărescu în prefaţa la *„Francmasoneria în Europa de Est"*.
[2] I. Ionescu de la Brad, *Scrisori către Ion Ghica*, la I. Ghica, *„Opere"* vol. IV, Ed. Minerva, Bucureşti 1987.
[3] A. Rădulescu şi I. Bitoleanu, *„Istoria ţinutului dintre Dunăre şi Marea Neagră"*, Bucureşti 1985.

* * *

PREFAȚĂ

Motive obiective legate de costurile de producere a volumului de față , reduc aproape 60 % din ilustrațiile pe care le rezervasem în special pentru Partea I –a a publicației. Aceleași motive fac să nu se poată publica traducerea integrală a cărții lui Thomas Forester, la care am lucrat câteva luni, ci să ne ocupăm doar de textele din capitolele care tratează la modul explicit linia ferată de la Cernavoda la Kustendje (Constanța). Imaginile cu care este ilustrată întreaga traducere nu aparțin cărții originale a lui Thomas Forester.

Nu vedem momentan o altă soluție petru publicarea integrală a acestei traduceri foarte interesantă pentru Dobrogea, care face referire în mai multe capitole la date geografice, economice, productive, sociale, etnografice, tehnice feroviare și portuare de la mijlocului secolului al XIX –lea. În intenția noastră era să putem publica integral și traducerea unei alte lucrări din exact aceiași perioadă, scrisă de Henry C. Barkley în 1867 la Londra și intitulată *„Cinci ani în Bulgaria (Dobrogea)"*.

Pe lângă ilustrații de epocă din arhiva personală cu care am ilustrat traducerea lui Thomas Forester (doar două originale) spre informarea cititorilor mei și a cercetătorilor de istorie dobrogeană referitoare la mijlocul secolului al XIX –lea, mai avem la dispoziție o serie de ilustrații valoroase, împrumutate de la prieteni sau colaboratori, cu care ilustrăm Partea II –a, III –a, și a IV –a din acest volum asupra cărora cu mare greutate ne-am decis asupra uneia sau alteia. Ne facem datoria de onoare de a-i cita pe fiecare la bibliografie. Cei peste 40 de ani de colecționare a C.p.i. referitoare la subiect și a peste 30 de ani de colecționare a fotografiilor de pe diferite șantiere de construcții din Dobrogea la care am profesat ca inginer în construcții, îmi creiază confortul de a mă situa printre norocoșii care păstrează pentru eternitate electronic, pe hard-ul P.C. –ului mai multe sute de fotografii. Cu toată dragostea le pun la dispoziție la cerere tuturor interesaților.

Mai există o categorie de imagini cele mai multe necunoscute în fototecile românești, pe care cu amabilitate mi le-a pus gratuit și dezinteresat la dispoziție prietenul și colaboratorul nostru, arhitectul Gh. Stănculescu. Așa se procedează între colecționari. Cunosc unul, S.D., care și-a făcut o profesie și un mod de viață din comercializarea acestor C.p.i. Cineva i le-a copiat și le-a distribuit pe Internet. Îmi pare rău că nu am fost eu acela.

Arhitectul Ghiță Stănculescu este nepotul Generalului erou Ion Stănculescu comandantul Diviziei a IX –a Mărășești din Dobrogea și fiul celui mai respectat profesor de Geotehnică pe care l-am avut în facultate, Ion Stănculescu. Profesorul mă examinase în anul 1972, pentru susținerea unui referat la o teză de doctorat în Științe Tehnice. L-am picat cu glorie. A fost un semn Dumnezeiesc pentru publicistica tehnică a Dobrogei. Ambiția celor zece cărți de Istoria Construcțiilor dobrogene publicate până astăzi. Dacă taluzele și protecțiile de maluri la Canalul Dunăre – Marea Neagră stau neclintite acum la 25 de ani după darea în funcțiune, atunci doresc să informaz cititorii acestei cărți că aceasta se datorează soluțiilor ***impuse*** de profesorul Ion Stănculescu. Îi mulțumim arhitectului Stănculescu în acest caz cu mare curtuoazie, condescendent, dar recunoștința

noastră este şi mai mare, deoarece prin aceste ilustraţii pe care arhitectul *„le-a cumpărat"* de la Londra, mi-a favorizat extinderea cercetărilor asupra terenurilor din Dobrogea centrală, din perioada de ridicări topografice pentru construcţia unui Canal Navigabil din vremea Imperiului Otoman, 1840 - 1850, la care cu mare greutate sau cu mare întârziere le-aş fi întreprins prin arhive. Săru'mâna Ghiţă.

Linia ferată lungă de 64 km de la Cernavoda la Constanţa de la deschiderea căreia se vor aniversa în acest an la 4 octombrie 150 de ani, a pus în valoare marele potenţial de exporturi de cereale al României pe piaţa londoneză prin portul Constanţa, însoţite de ştirile din presa londoneză din a doua jumătate a secolului al XIX –lea, domeniul ştiinţific predilect în care şi în mai mare măsură excelează cercetările arhitectului bucureştean.

Peste hotarele ţării un bănăţean care nu şi-a uitat meleagurile natale, mi-a trimis zeci de C.p.i. cu şi despre Dobrogea, din colecţia domniei sale pe care o patronează în Germania de adopţie. Când mi le-a trimis a spus că aceste vederi vor arăta mai bine publicate *„în atenţia cititorilor români, decât ar sta izolate în cartotecile domniei sale"*. Ştiţi ce face neamţul ? La târgul de antichităţi de la Köln stă şi caută filă cu filă artefacte din toată lumea, România şi Dobrogea fiind domeniile predilecte. Pericolul care-l paşte este o boală de piele, date pagină cu pagină. Boala arhiviştilor. O bacterie care să-i infecteze limba după atâtea hârtii, date la o parte.

Recunoştinţa noastră domnule profesor Helmut Kulhanek.

Un prieten din Franţa, Adrian Irving Rozei, globetrotter, publicist, inginer minier, donatorul colecţii de minerale de la Muzeul din Suceava, ne onorează şi ne surprinde de fiecare dată cu atenţii de care ne folosim şi la această carte precum şi la cele viitoare. Tatăl lui, Ionel Rozei a murit în acest an 2010 în Franţa, la vârsta de 102 ani.

Este locul şi ocazia de a evoca tragedia acestui inginer român. Fratele său geamăn Aurel Rozei, a fost unul dintre *„puşcăriaşii anului 1953"*, atunci când a fost împuşcat într-un proces răsunător pentru regimul comunist din România din acei ani.

Evoluţia liniilor ferate din Dobrogea este o lucrare pe care o aveam de multă vreme în vedere, era într-un fel pregătită pentru tipar şi nu aştepta decât un prilej favorabil pentru a fi introdusă la tipografie. Discuţii şi corespondenţe purtate anterior vreme de doi ani cu domnul ing. Gabriel Mărgineanu de la Iaşi, *„Preşedintele Asociaţiei Filateliştilor Feroviari"*, pregătiseră într-un fel publicarea în fascicole trimestriale a istoriei liniilor dobrogene în Buletinul *„Filatelistul Feroviar"*, al cărui redactor şef este tot domnia sa.

După cum puteţi constata din cele relatate mai sus, o carte se scrie *„foarte uşor"* cu ajutorul prietenilor. Nu trebuie decât să le mulţumiţi frumos în prefaţa cărţii.

Iertată să-mi fie amestecarea domeniilor la cere-mi supun cititorii la finalul cărţii, în partea a IV –a, dar veţi fi convinşi că prilejurile amânate pentru mai târziu la vârsta mea se răzbună. Toponimia Dobrogei este o foarte veche întreprindere a mea moştenită de la tatăl meu Dumitru, înainte ca Istoria Constrcuţiilor să mă covârşească. Dumnealui, pe lângă alte colecţii foto publicate anterior, mi-a lăsat o hartă a Dobrogei dintr-o ediţie color din anul 1931. Pe lângă această hartă făcuse prin anii 1970 – 1975 un tabel numerotat cu vreo treizeci-patruzeci din echivalentele actuale ale denumirii satelor turceşti din Dobrogea. Aşa a început toată aventura mea. Tradiţionalist, moştenitor conştiincios, am obligaţia rămasă de la singurul dragoman calificat (traducător) al Curţii de Apel din Constanţa 1930 – 1940, de a o transmite urmaşilor. La sfârşit se găsesc în tabele numele topice ale Dobrogei (II) din primele veacuri de atestare documentară. Va

urma partea cea mai grea, numele topice (III) dobrogene dintre anii 1850 – 1992. Memoria calculatorului personal o va păstra neterminată până când îi va veni rândul să se publice. Căutaţi-o.

În cartea de faţă despre *„Evoluţia liniilor ferate din Dobrogea"*, domnia sa Domnul G. Mărgineanu m-a onorat cu scrierea Introducerii la acest volum, care poartă într-un fel un titlu semnificativ, care arată drama tuturor publiciştilor feroviari din România şi nu numai a lor, care se sbat să descrie cu mijloacele obţinute cu mare greutate şi în condiţii în care voluntariatul şi mecenatul sunt cheia reuşitei apariţiilor trimestriale. Şi justifică într-un fel amestecarea domeniilor. Mă onorează şi mai mult domnul Gabriel Mărgineanu deoarece vorbeşte şi în numele a peste o sută de membrii activi, pe care îi are *Asociaţia Filateliştilor Feroviari din România*

În onoarea dumneavoastră domnilor membri activi scriu această carte.

Îmi permit să o dedic tuturor ceferiştilor care au fluierat sau au fluturat steagul galben vreme de 150 de ani în Staţiile C.F.R. sau la toate intersecţiile liniilor ferate din Dobrogea.

Cu plecăciune autorul vă închină acest volum.

În încheierea acestor rânduri îmi exprim satisfacţia că familia Arta şi Ilarion Barbu din Bucureşti, sunt ca şi în cazul altor volume alături de mine, la corectarea greşelilor mele de exprimare şi de tapare corectă a literelor.

Ing. Petre Covacef,
04 octombrie 2010,
la 150 de ani de când a fluierat o locomotivă la Constanţa

O PASIUNE CARE COSTĂ

În loc de Introducere

Onorat de invitaţia autorului să-mi exprim gândurile referitoare la volumul domniei sale despre căile ferate dobrogene, încep cu a nota în primul rând disponibilitatea d.lui Petre Covacef de a trata subiecte diferite despre construcţiile din Dobrogea, din trecuta şi mai recenta viaţă socială şi economică românească din ţinutul mărginit din trei părţi de ape. Sunt încurajat în exprimare de pasiunea pe care dumnealui o depune în nobila misiune de a lăsa urmaşilor filmul oarecum complet al marilor construcţii dobrogene din ultimele două veacuri. Fiind un constructor pur sânge, inginer diplomat şi participant activ pe mai multe trepte de conducere, la toate marile investiţii care au străpuns Dobrogea de-a latul, din punct de vedere geografic, Petre Covacef face prin acest volum dovada că este un fiu credincios al ţinutului său natal.

Sub semnătura sa au apărut până la această lucrare suficiente cărţi, studii ştiinţifice şi articole în anuare clasificate bibliografic, în care tratează fenomenul Istoriei Construcţiilor ca un creator de şcoală dobrogeană ; apoi inseparabil tehnica şi tehnologia construcţiilor de pe întreg cuprinsul provinciei. Mai mult de atât inginerul mărturiseşte că nu doreşte să se oprească din scris sau din povestit, având un program personal de publicaţii pe care-l urmăreşte asidu, în majoritatea domeniilor ştiinţei construcţiilor. Ori această ştiinţă nu se face separat de istoria locurilor, pe care inginerul în cei peste treizeci de ani de la apariţia primelor sale articole, din 1968 şi apoi convingătoare din 1981, a avut vremea s-o studieze în amănunţime sub îndrumarea soţiei sale, arheolog de seamă, devenind un fel de *oracol* în sensul delphian al cuvântului în Dobrogea. O dovedesc şi mai multe seriale de film şi de posturi de televiziune locală, regională sau centrală, la care a fost invitat cu comentariile sale pline de savoare şi mister. O dovedesc volumele sale de lectură pentru tineret şi copii epuizate din momentul lansării cărţilor poate şi din cauza tirajelor reduse. Inginerului ajuns la vârsta senectuţii îi place la nebunie să povestească. Îl recunosc copiii în moll-uri *„uite-l mamă pe nea Petrică stabilopod"*. Aşa îl porecliseră betoniştii acelor forme ciudate din beton simplu, atunci când executa ca profesionist apărarea şi stabilitatea digurilor porturilor de la Marea Neagră. A primit şi premii, mai mult onorifice, printre care şi o nominalizare de la Academia Română.

A scris despre Sulina şi administraţia Comisiei Europene a Dunării din secolul al XIX –lea, în cartea sa de debut din anul 2003 intitulată: *„Cimitirul viu de la Sulina"* şi şi-a adus contribuţia la o istorie despre desvoltarea portului Constanţa, la omagierea celui mai însemnat inginer al României în volulul I *„Portul Constanţa – Portul lui Anghel Saligny"*. Inginerul ne promite că istoria portului o va continua după terminarea acestui volum dedicat evoluţiei *„Liniilor Ferate din Dobrogea"*. Un adevărat serial a deschis autorul prin ciclul *„Povestea Farului Genovez"* ajuns la volumul al III –lea. De remarcat răbdarea şi perseverenţa pe care Nea Petrică a avut-o până la debutul său editorial, după ce în mai multe volume din *„Bibliografia Istorică a României"* în tomurile din anii

cincinali 1995, 2000, şi 2005, editate de Academia Română la Institutul de Istorie din Cluj – Napoca, au apărut peste 25 de titluri ale unor Studii academice şi istorice şi nu doar articole, studii care-i poartă numele cu cinste. Toate fac referire de data asta la Istoria Dobrogei. Nu va fi de mirare dacă peste câţiva ani, după ce va finisa *„Dicţionarul de Toponime al Dobrogei"* la care ştiu că lucrează de multă vreme, se va publica aşa cum din sinea lui ne mărturiseşte un *„Compendiu de Istorie a Dobrogei"*.

Starea fizică pe care Petre Covacef o are la cei 75 de ani ai săi poate să facă această lucrare. Fiind neam de bulgar dobrogean, încăpăţânat dar disciplinat printre toţi românii amestecaţi cu alte neamuri de la Constanţa, doreşte să demonstreze că excepţia geologului de la Varna care a scris-o la Sofia pentru Dobrogea de Sud, poate fi făcută şi aici la Constanţa pentru Dobrogea românească.

Cunosc preocupările autorului pentru istoria feroviară dobrogeană din articolele pe care le-a prezentat în publicaţia: Buletinul *„Filatelistul Feroviar"* al *„Asociaţiei Filateliştilor Feroviari din România"* care are sediul la Iaşi. Am convingerea că descrierile pe care ni le-a trimis în peste zece ani de colaborare, despre Liniile ferate spre Plaja de la Vii, spre Plaja de la Mamaia, spre Carmen Sylva ori Techirghiol vor constitui tot atâtea mijloace de informare a publicului despre mişcarea feroviară din Dobrogea.

M-am oprit asupra unor aspecte petrecute în Dobrogea unde, oameni cu putere de decizie şi financiară au investit fonduri în construcţia şi concesionarea liniei de cale ferată de la Constanţa care încă purta denumirea de Küstendjé (Kustendje) la Cernavoda. Descrierile făcute de unii cercetători, călători, diplomaţi care au fost în Dobrogea au oferit elemente care să încurajeze lucrări mai ample pentru desvoltarea comerţului spre şi dinspre Orientul Mijlociu cu vestul Europei, mai precis în Anglia, in special pentru transportul cerealelor. Autorul prezintă detaliat argumentele ce au determinat construcţia liniei de cale ferată concesionată de Compania engleză Danube and Black Sea Railway (D.B.S.R.), preluate pentru istorie, pentru a le pune la dispoziţia cercetătorilor, în mod deosebit din volumul lui Thomas Forester tipărită în anul 1857 la Londra. Se scurta drumul şi se reduceau cheltuileile de transport a marfurilor din comerţul european cu Orientul Mijlociu, iar construcţia liniei se putea executa cu utilajele şi tehnologia din acei ani în comparaţie cu construirea unui canal navigabil între cele două localităţi.

Petre Covacef a scotocit în arhive şi ne pune la dispoziţie informaţii, bunuri, averi, locomotive aduse pe mare de la Manchester, vagoane de la Liverpool, ingineri englezi sau de alte naţii care au locuit şi exploatat la Constanţa o cale ferată despre care doar se ştia ceva în ştiri trunchiate. După alte decenii aceste averi au devenit bunuri ale României, exploatete şi conduse de români, reţeaua de cale ferată s-a extins s-a diversificat. S-au deschis noi rute s-au construit sute de kilometri de cale ferată în Dobrogea. S-au înfiinţat noi staţii de cale ferată unde ţăranii dobrogeni îşi încărcau produsele în vagoane.

Se vor împlini la 4 octombrie 2010, 150 de ani de când a intrat în Gara Veche a oraşului Constanţa prima locomotivă care tracta trenul pe ruta de 64 km dintre Cernavoda şi Constanţa (Kustendje, cum se numea oraşul atunci în Dobrogea turcească). A fost

prima linie ferată construită în partea europeană a Imperiului Otoman. Evenimentul de la 4 octombrie care se întrevede şi pentru care autorul a depus un efort considerabil, pentru ca această carte să apară în pragul sărbătoririi acestei date, este şi va fi pentru toată mişcarea feroviară din România un prilej de rememorare. La fel ca şi acum zece ani când s-a omagiat împlinirea a 140 de ani de mişcare feroviară în Dobrogea să ţină trează o idee o dorinţă, care se va realiza probabil în cu totul alte condiţii materiale. Calea ferată românească trece în zilele noastre prin mari transformări. Lucrătorii feroviari nu vor abandona această avuţie naţională, o reţea de zeci de mii de km de linie ferată, cu mii de vagoane şi sute de locomotive. Dar trecerea de la o economie centralizată la o mişcare în care costurile au prioritate, nu se poate realiza decât cu sacrificii. Sacrificii umane care sunt şi cele mai dureroase.

În România, era a 7-a linie de cale ferată construita pe actualul teritoriu al României şi a doua care a rămas intergral pe teritoriul ţării după schimbările frontierelor in urma unor conflicte mondiale. Prima linie construită pe actualul teritoriu al ţării este cea dintre Baziaş şi Oravita la 20.08.1854 (pentru trafic de marfă) dar intreruptă la graniţă cu fosta *„R.F. Jugoslavia"* după primul război mondial. Prima linie construită şi rămasă integral pe actualul teritoriu este linia de la Timişoara la Radna inaugurată la 29 mai 1857. Pe teritoriul Principatelor Romane s-a construit prima linie între Bucureşti Filaret şi Giurgiu inaugurată la 30 octombrie 1869, rămasă a 11-a linie de pe actualul teritoriu al Romaniei. Atât bănăţenii cât şi dobrogenii sunt ceva nemultumiţi că în viziunea oficialităţilor este aniversată mai des linia Bucureşti Filaret – Giurgiu dar se are in vedere că aceasta a fost construită prin efortul poporului român din Principate la care s-au alăturat după anii 1878 respectiv 1918 şi cele două provincii unde liniile au fost concesionate Imperiul Otoman şi de Imperiul Habsburgic unor societati din alte tari. După unirea Dobrogei cu România, guvernul român a început tratativele cu compania D.B.S.R. pentru cumpărarea liniei Constanţa – Cernavoda care s-au finalizat în anul 1882. Cumpararea a adus nenumărate beneficii. A dus la desvoltarea localităţilor de pe traseu, iar în oraşul Constanţa s-au preluat o serie de clădiri administrative ale fostei companii şi locuinţe ale salariaţilor acestora pe lângă cele funcţionale activităţii feroviare.

Un moment deosebit tratat într-o amplă lucrare anterioară şi scos în evidenţă în prezenta lucrare, este cel al legării liniei Constanta – Cernavoda la reţeaua naţională feroviară din vechiul Regat la 27 septembrie 1895 prin pe Podul de la Cernavoda, geniala construcţie a eminentului constructor – ing. Anghel Saligny, ctitorul şi al portului modern din Constanţa. Autorul nu insistă asupra construcţiei podului dar prezină un episod mai puţin cunoscut, anume mai multe amănunte despre podul Iezer.

Atunci renumitul tren „Orient – Express" a avut pentru un timp ca punct final de pe continentul european – portul Constanţa. După anul 1913 se construieşte în anul 1914 linia ferată Medgidia – Negru Voda – Bazargic. Linia fusese programată şi în ţara vecină Bulgaria, dar a fost terminată pe teritoriul românesc. Se aminteşte evenimentul construcţiei linie Madgidia – Ester, o linie industrială pentru var nestins, foarte necesară construcţiei portului. Inaugurarea celor două linii la 2 ianuarie 1915. La Tulcea trenul inaugural va ajunge la 25 martie 1939.

Cu nostalgie şi cu multe amănunte ne desvăluie autorul liniile cu plecarea din oraş

la Plaja de la Vii şi cea de la Mamaia, linii ce pot fi asemuite ca liniile de tramvai remorcate cu locomotive cu abur aşa cum au fost la Braşov sau în alte oraşe europene. Sunt localizate opririle trenurilor pe străzile oraşului inclusiv cu imagini de epocă, sunt precizate modificările traseelor prezentând mijloacele de transport folosite şi apoi desfiinţarea acestora. Atracţia băilor de soare pentru un sezon relativ scurt, a determinat amenajarea a noi locuri pentru astfel de tratamente dar şi construirea liniei până la staţia Carmen Sylva (Eforie Sud) în anul 1927 şi prelungită până la Mangalia în anul 1938.
Referitor la construcţia liniilor de cale ferată de după anul 1950, autorul face mai puţine referiri având in vedere că aceste linii au avut aproape în totalitate un caracter industrial pe care autorul l-a parcurs pas cu pas cu ocazia lucrărilor hidrotehnice de care s-a ocupat în activitatea sa profesională.

Greutăţile financiare prin care trece în zilele noastre calea ferată din România sunt bine cunoscute şi apreciem eforturile pe care Regionala CFR Constanţa le face pentru întreţinerea şi exploatarea liniilor ferate aferente. Considerăm totuşi că în cel mai bun caz ar fi trebuit să i se acorde puţină atenţie inginerului pensionar Covacef, dacă material în tipărirea acestei cărţi nu i-a fost acordat. Nu avem cunoştinţă la noi la A:F.F.R. Iaşi despre intenţia organizării pe plan local a unor manifestări cu ocazia zilei de 4 octombrie 2010, care sa rămână în amintirea urmaşilor.

Cu dăruire, cu pasiune, cu cunoaştere printr-o documentare serioasă, domnul Petre Covacef a muncit ca să elaboreze aceasta lucrare cu dorinţa de marca împlinirea a 150 de ani de activitate feroviară pe linia Constanţa – Cernavoda.

Sincere felicitari domnule ing. Petre Covacef !

Ing. Gabriel Mărgineanu
Preşedintele Asociaţiei Filateliştilor Feroviari din România.
Redactor şef al Buletinului Filatelistul Feroviar
Iaşi, 1 august 2010

.

P A R T E A I -a

motto:

„să fie drum, să fie canal, să fie linie ferată – să fie ce-o dori HANIMI numai să fie", Salem***,
Küstendje, 1856

D O B R O G E A şi C O N S T A N Ț A

după

T H O M A S F O R E S T E R
(The Danube and the Black Sea)

Ediția adaptată şi ilustrată a cărții din anul 1857

traducere de Petre Covacef, 2010

---

* **Doamna = tc.; Regina Victoria a Marii Britanii (1837-1901)**
** **Om de afaceri la Constanța; în P.C., *Povestea Farului Genovez*, vol. II, Souvenirs d'Orient, Constanța, 2008**

CAPITOLUL II

GURILE DUNĂRII

Cursul Dunării urmărit din aval de Rustchuck (Russe, n.tr.) *până la mare. Raport al Căpitanului Spratt, RN* (Royal Navy, n. tr.) *privind dificultăţile de navigaţie şi despre operaţiunile propuse pentru curăţirea şenalului la gura de vărsare a Dunării.* .

Dunărea – această nobilă arteră navigabilă din Europa Centrală - face legătura pe apă cu ţările situate pe malul Mării Negre, precum şi calea navigabilă comercială pentru transportul produselor tuturor provinciilor cu soluri fertile adiacente; face legătura prin navele care o parcurg spre porturile din Marea Mediterană sau din Oceanul Atlantic. Navigaţia pe Dunăre începe de la Ulm (în Germania, n. tr.) care este un mare *depozit* de bunuri alimentare pentru Franţa şi pentru Germania de pe malurile Rinului, pentru Elveţia; navigaţia continuă mai departe în aval în spre provinciile moldo-valahe ori în alte părţi din zonele turceşti din Europa sau din Asia .

Cursul Dunării. Pe parcursul său, Dunarea trece prin mijlocul a patru (foste cinci) diviziuni politice, primind apele de la treizeci de râuri navigabile şi nouăzeci de râuri cu debite mai mici, aflate de o parte sau alta a fluviului. Curentul puternic de apă creşte continu şi după un parcurs de 1.547 mile se varsă în Marea Neagră prin mai multe braţe. Braţele sau gurile de vărsare care formează Delta Dunării reprezintă o suprafaţă de apă foarte întinsă ; debitul de apă dulce care se varsă în mare rămâne perceptibil, apă dulce, şi după cincizeci de mile de la gurile sale [1].

Th. Wilson, *Dunărea de Jos*, p. 63. Dr. Clarke spune: „Cunoscând istoricul Insulei Şerpilor, avem în faţă Dunărea. Este măreaţă în măsura în care nivelul ei se află deasupra valurilor tumultoase ale mării, atunci când marea este umflată la furtună, astfel că efectul devine vizibil prin schimbarea culorilor în zare, apa mării înspumată având o culoare albă. Dacă scufundăm o găleată în valuri observăm că apa este dulce până la o distanţă de trei leghe de gura fluviului, dacă termenul de leghe rămâne valabil la bordul unei nave. Fundul mării de la Odessa până la Dunăre este aproape plat, fiind mai scăzut spre gura fluviului datorită depunerilor, astfel încât nici un alt obiect nu se vede peste nivelul mării, în afară de tufişurile de stuf, sau a formei corăbiilor care stau în larg, la gura de intrare"; şi vol. *Travels*, I, pag. 652

Obiectivul nostru imediat nu necesită o discuţie în legătură cu debitul curs pe Dunăre, prin faptul că din orice punct debitul se varsă natural şi va găsi drumul liber spre mare pe traseul cel mai convenabil .

Dunărea de Jos. Principalul nostru reper de afaceri se găseşte pe Dunărea de Jos, care în vechime era numit Istru şi a fost multă vreme limita Imperiului Roman la frontiera sa Nord – Estică. Geniul şi cutezanţa împăratului Traian l-au condus în scurtă vreme la construirea unui pod, considerat la acea dată, o construcţie inginerească gigantică care

după o serie de campanii sângeroase, l-au făcut cuceritorul Regatului Daciei unde a ocupat un teritoriu pe malul stâng al fluviului. Noua provincie romană a cuprins

Capidava. Cetete romană din sec. II în Dobrogea.
După Gr. Florescu şi colab. (1958).

X - Punct de trecere peste apă puţin adâncă unde probabil a existat un pod. Pamfil Polonic (1917) scrie că locul este nimerit pentru construirea fără mari dificultăţi tehnice a unui pod peste Dunăre la Capidava. Tradiţia locală vorbeşte în acest punct despre „Podul de Piatră"; pod neidentificat, care este posibil să fi fost continuat cu un drum în Ialomiţa spre Borduşani prin Balta Ialomiţei, un drum cu cochilii de scoici pe care localnicii îl numesc „La Melciş". Urmele unui drum se poate continua şi în Dobrogea spre Stupina, care se numeşte „Valea Olacului" (curierului).

Unele informaţii istorice vorbesc şi despre un pod din vremea lui Constantin cel Mare, care s-ar fi aflat în Dobrogea, la Sucidava (Mărleanu), dar care nu poate fi confirmat de documente.

Principatele din aceste zile Ţara Românească şi Moldova, la care se putea adăuga ca un intrând Provincia rusă din Basarabia şi Principatul Bulgaria care făcea parte integrantă din imperiul turcesc. Aşa că, acum, pe ambele maluri

17

ale Dunării de Jos, prin intermediul cursului său întreg de la Kladova; de la graniţa Austriei şi până la gurile de vărsare, se aplică alte reguli aflate sub suzeranitatea Porţii otomane. Aceste reguli ne vor servi satisfăcător scopului nostru, de a urma pe cel mai scurt traseu drmul spre mare, începând de la Rustchuck şi folosindu-ne în acest scop de scurte anunţuri lăsate în unele puncte intermediare de pe traseu, după cum a descris în valoroasele sale scrieri Căpitanul Spencer.

Dunărea la Rustchuck. În punctul Sestos spune el, „Dunărea continuă să se lărgească, până când în momentul când am ajuns la Rustchuck unde era de cel puţin o leghe lăţime. Acest oraş are una dintre cele mai importante poziţii militare turceşti la Dunărea de Jos, cu metereze puternic fortificate care dirijează spre meandrele fluviului principala trecătoare din spre Balcani numită Granova; meterezele sunt dispuse ca un *Cap de Pod* în faţa oraşului Giurgiu[2], un mare oraş al Valahiei de pe partea cealalaltă a fluviului. Rustchuckul are o populaţie de aproximativ 50.000 de suflete pe lângă o garnizoană militară care are intotdeauna un efectiv „n" considerabil şi la fel ca cele mai multe dintre oraşele care aparţin de Turcia pe Dunăre, a avut

[2] "Rustchuck este un mare oraş din Bulgaria. Giurgiu, care se află pe malul opus al Dunării, este un port important pentru Bucureşti, dar greu accesibil. Aceste greutăţi sunt comune pentru mai toate locurile de pe malul Valahiei, acestea fiind, în general, situate la gura de vărsare ale afluenţilor, sau pe unele braţe secundare ale fluviului"- Lt. Col. Biddulph MS. *Note de pe Dunăre*, & c.

18

de suferit în mod repetat din cauza războaielor devastatoare ale ruşilor, în special din războiul din 1828.

Dunărea în aval de Rustchuck. La ieşirea Rustchuck, Dunărea, care a avut până acum în curs într-un şenal regulate şi continu, unitar, se desparte singură într-un număr mai mare de canale, care poate inunda provincia pe mile întregi pe partea Valahă a fluviului; ne se vedea nimic în afară de petice de verdeaţă, de terenuri mlăştinoase de ochiuri de apă care bălteau şi de câteva ostroave mici, cu stuf şi sălcii[3]; întrucât pe partea turcă a fluviului din Bulgaria s-a păstrat acelaşi ţărm, unele crescând în înălţime până la înălţimea unui munte mic şi care ori de câte ori era în pericol putea fi apărată cu tunuri.
Silistra. Se ajunge la Silistra care poate fi denumită în mare măsură, datorită tăriei fortăreţelor sale Cetatea Dunării şi care formează împreună cu Rustchuchkul şi cu Shumla un triunghi de fortificaţii care trebuiesc nimicite mai întâi de orice duşman care ar încerca tentativa de a trece Balcanii pe direcţia lor. Silistra are o populaţie de aproximativ 20.000 locuitori care pare a fi unul dintre cele mai prospere locuri

19

de pe Dunăre, dacă am judeca cu exactitate după locuinţele oraşului, pieţele bine aprovizionate, magazinele supra dotate cu tot ceea ce asigură un confort sau un lux; la toate am putea adăuga nenumăratele nave care îşi lasă încărcătura în port.
După ce a părăsit Silistra, Dunărea se desparte din nou în mai multe canale; colinele bulgăreşti au dispărut complet într-o câmpie monotonă; din nou am trecut mai departe printr-o întindere imensă de apă care seamănă mai mult cu o mare împânzită cu nenumărate insule mai ceva decât o luncă inundată, aspect care a continuat pâna la Rasova, care este o mică fortificaţie numită *Rassova* (!,?) fiindcă este apărată printr-o mlaştină de netrecut.

Cernavoda. Punctul următor în care ne-am oprit a fost micul port de la Cernavoda, locul în care vaporul de pasageri doreşte să evite mlaştinile şi ţânţarii care provoacă malaria; de aici se poate continua drumul pe uscat spre Kustendje şi Marea Neagră, drumul pe unde se evită calea lungă şi obositoare de pe canalul Sulina şi de la gurile Dunării. Dar, pentru a continua călătoria noastră, la Rassova, debitul de apă puternic se împrăştie pe un teritoriu nesfârşit, unde formează bazine de apă stătătoare spărgând ostroavele în insule mai mici acoperite de stufărişuri şi ierburi

[3] **Atunci când Cpt. Spencer a coborât pe Dunăre erau inundaţii pe fluviu. Câmpiile Valahiei nu păreau mlăştinoase iar mici insule formau „terenul solid" al solului Ţării Româneşti, care aparent parea a fi numai smârcuri dar era destul de tare. Micile insule aparente erau acoperite de vegetaţie, în special sălcii, chiar dacă uneori apele treceau peste ele.** ***Notele*** **Colonel Biddulph M.S.**

de nepătruns, unde ţânţarii, malaria şi alte insecte otrăvitoare fac casă bună [4].

Hîrşova. După o oarecare distanţă am ajuns la Hîrşova, orăşel ca o oază în acest deşert situat pe dealuri vălurite, ca un castel fortificat, importanţa sa ca o mare garnizoană decurgând din faptul că poziţia oraşului observă fiecare punct din orice direcţie, în cazul în care orice inamic nu ar putea facă un desant în această peninsulă dreptunghiulară numită Dobrogea. Următorul oraş fortificat unde am ajuns pe partea turcească a fluviului a fost Măcin, punct foarte important pentru *Brăila* un mare oraş situat peste fluviu în Ţara Românească, fortificaţie care în colaborare cu Hîrşova, supraveghează trecerea Dunării, după modelul în care Varna şi Şumla o fac pe uscat. La scurt timp după ce am părăsit Brăila am trecut peste râul Siret, care formează graniţa dintre Moldova şi Ţara Românească; după ce râul se uneşte într-un debit nedivizat am ajuns la Galaţi [5] singurul port al Moldovei pe Dunăre. După ce depăşim şi acest oraş, fluviul se desparte din nou în mai multe braţe pentru a continua aşa până ajungem la Reni, orăşel aflat pe Prut,

---

[4] Această descriere se aplică mai degrabă la mlaştinile din Delta Dunării, pe mai multe mile de pe cursul fluviului în aval. Un cartier de la Rassova la fel ca în majoritatea satelor din Dobrogea, are un aer sănătos deoarece cea mai mare parte a terenului este uscat, care sună a teren solid când îl loveşti. A se vedea mai departe Capitolul VII

[5] Însemnări speciale despre Galaţi şi la fel despre Brăila, *(Ibraila)*, se vor găsi în capitolele următoare.

pe unde vom intra pe teritoriul Rusiei [6].

Isaccea. În aval se află Kortal o mică aşezare vizavi de oraşul turcesc Isaccea, punct de tristă amintire turcilor de pe Dunărea de Jos, pentru că aici, altădată, ruşii obişnuiau să construiască un pod pe pontoane de fiecare dată când doreau să treacă prin foc şi sabie pământurile păgânilor. Într-adevăr aşezarea era bine adaptată unei treceri, pentru că patul fluviului este fracţionat în mai multe canale de mică adâncime cu numeroase insule joase.

Gurile Dunării. Aici se desfac şase căi sau canale de vărsare în Marea Neagră; dintre acestea, doar unul este navigabil, şi acest lucru, din cauza neglijenţei voite a Rusiei care permite ca nisipul să se acumuleze la gura canalului, care devine impracticabil, cu excepţia navelor care pot folosi vinciurile. Acest lucru a fost făcut în mod expres pentru a distruge navigaţia pe fluviul cel mai important din Europa; până acum Europa continuă să privească cu răbdare înţelegătoare acest fenomen"[7] Scriitorii antici au numărat în mod diferit gurile de vărsare ale Dunării, acestea variind de la cinci la şapte. Arrowsmith stabileşte patru [8]. Dl Thomas

[6] Trebuie remarcat că acest lucru face parte din teritoriul cedat de Rusia, în conformitate cu Tratatul de la Paris.

[7] După Spencer: Turcia, Rusia, Marea Neagră şi Circassia, pp. 84 - 89

[8] Arrian, în Periplul său descrie cinci guri; Pliniu la fel ca şi Ptolomeu, şase; Strabon, şapte. Numele antic grecesc al braţelor Deltei Dunării dat de Pliniu la fel cu cele pe care şi Ptolomeu le-a dat sunt începând de la nord: 1. Peuco – Stoma, de la „devkos = copac", adică pădurile care înverzesc pe malul Mării Negre şi Stoma = gura de vărsare; 2. Naraku – Stoma; 3. Kalon – Stoma; 4. Pseudo – Stoma; 5. Boreon – Stoma; 6. Psilo – Stoma (spirio, steno), care semnifică băltire; gurile descrise sunt unele false la nord, altele înguste spre sud; gura a şaptea a fost probabil o întinsură mare de apă.

22

Wilson în observaţiile sale la cartea „On the Lowlands of the Danube", stabileşte cu toată autoritatea, spunem noi, folosind hărţi mai moderne, că în prezent sunt doar: *cinci - Chilia, Sulina, Kedrilo* (Edrillis) sau Sf. Gheorghe, mai vorbeşte de *Ialowa,* sau Jalova, precum şi de *Portiţa,* din care, spune el, acesta din urmă sunt navigabile împreună cu Chilia, Sulina şi Sf. Gheorghe (George). În ceea ce priveşte diferenţa dintre numărul gurilor Dunării care apar pe aceste declaraţii, aceasta poate fi uşor de conceput deoarece aceasta rezultă din deplasarea de mari bucăţi de pământ care formează diluvial delta; canale vechi sunt umplute de depozite, precum şi cele noi deschise *printr-o* creştere *a* nivelului *Deltei* în funcţie de debitul curent. Depozitele sunt atât de întinse încât Căpitanul Spratt, RN (Royal Navy, n. tr.), CB (Companion of the Order of the Bath, n. tr.), angajat în ultima vreme în observarea coastei mării, a declarat, pe baza observaţiilor făcute de Asistenţa Rusă dintre anii 1826 - 27, că, în cazul în care datele diagramelor ruseşti sunt corecte, coasta deltei a avansat prin depuneri succesive în unele părţi, cu aproximaţie două mile în treizeci de ani.

Raportul Căpitanului Spratt. Raportul acestui ofiţer capabil relativ la gurile Dunării are avantajul că studiul căpitanului Spratt face referinţă la ordinul Amiralităţii pe care-l

23

execută, de a prezenta cele mai exacte date de care ne vom folosi în Cartea noastră. Ancheta o extindem la Sf. Gheorghe, la Sulina, şi la gura Chilia. La gura Chilia în special o serie de date trebuesc respinse deoarece avem adâncimi de 7 - 7 ½ picioare de apă peste bară, şi nu poate fi considerat adaptat la îmbunătăţirile preconizate.

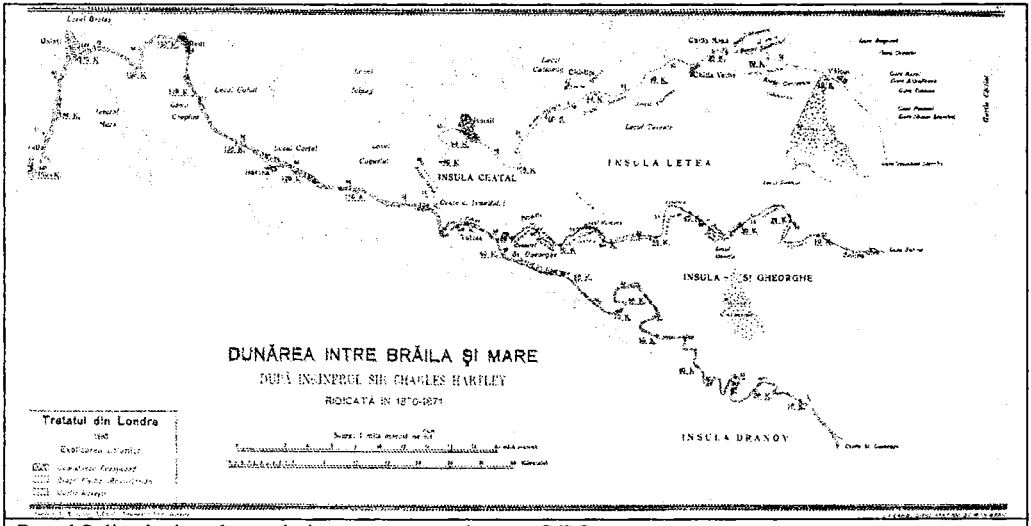
Braţul Sf. Gheorghe. Gura braţului Sf. Gheorghe este o baie de nisip largă de mică adâncime situată la sud de vărsare şi se întinde pe 4 mile lungime, spre nord şi spre sud, şi 1 ¾ lăţime, peste care se întinde o altă apă cu o adâncime de la 1 până la doar 4 picioare. Există două canale dintre care Olinka care are o adâncime de 12 şi 15 picioare, dar şi o bară de 5 picioare. Mai la nord, aproape în stânga Nistrului, există un canal mai adânc care are în prezent o bară cu o lăţime de 300 la 400 de metri pe o lungime a canalului de 600 sau 800 de metri, cu o adâncime de doar 9 până la 9 ½ picioare de apă.
Există totuşi o adâncime de la 24 la 30 de picioare aproape la marginea exterioară a barei, unde apa se adânceşte dintr-o dată între 7 şi 9 fathoms (1 fathom = six feet, n. tr.).
Lungimea braţului Sf. Gheorghe de la gura de vărsare la punctul de la Ceatal unde se intersectează cu braţul Sulina este de 55 de mile cu o lăţime medie de 400 de metri şi o

adâncime medie de aproximativ 5 fathoms. Cursul său este foarte sinuos şi există mai multe bancuri de nisip.

24

Braţul Sulina. Are o lungime de 46 de mile de la intersecţia de la Ceatal până la gura de vărsare. Este mai întortocheat decât braţul Sf. Gheorghe şi are numeroase *tavlasses,* aşa cum sunt denumite de către localnici. Are mai multe bancuri de nisip şi adâncimea medie este mai mică.

Gura de vărsare de la Sulina nu are bancuri de nisip aşa de mari ca braţul Sf. Gheorghe, iar adâncimea de apă peste bara de la Sulina este superioară cu 2 picioare decât cea de la Sf. Gheorghe, având de la 10 ½ la 11 ½ picioare în sezonul cel mai defavorabil. Apoi bara de la Sulina este mai scurtă decât cea de la Sf. Gheorghe cu 9 mile, pe lânga faptul că există un banc la intrare curăţat de stuf, pentru observaţii curente sau de mai lungă durată; în schimb intrarea pe braţ este mai îngustă, iar evoluţia acestuia este uneori grevată de bancuri de nisip.

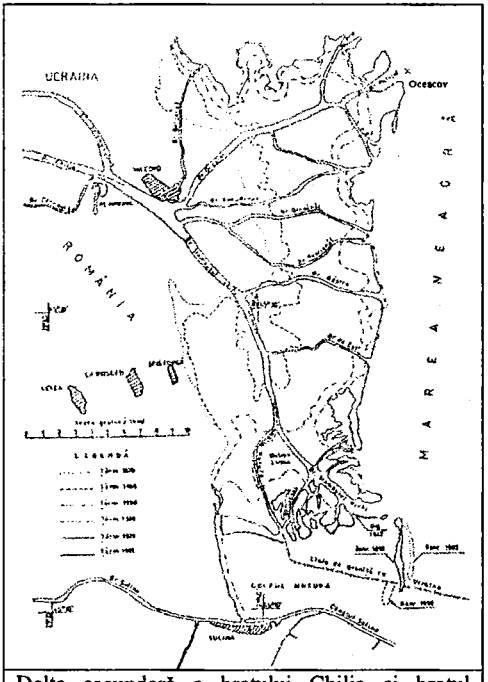


Braţul Sulina înainte de regularizarea executată de către C.E.D.

Braţul Sf. Gheorghe este cel mai bun. Pe ansamblu Căpitanul Spratt conchide după o comparaţie atentă, că mai multe puncte sunt în favoarea braţului Sf. Gheorghe fiind recomandat ca principalul canal navigabil. El afirmă că o navă încărcată cu marfă „are adâncimi constante şi poate să coboare de la Galaţi până la gura de vărsare; pe braţul Sulina care este folosit curent de navele de 250 sau 300 de tone care ajung la Tulcea descărcă o treime din marfă, pentru ca să poată trece de bancul de la Ilgani aflat la confluenţa cu braţul Sf. Gheorghe; nava de la Tulcea este urmată de câteva barje mai mici care poartă treimea de marfă până la gura Sulina în funcţie de anotimp; ieşirea de la bara Sulina se face în treceri succesive,

ordonate – prima, a patra, a treia şi ultima – la un preţ de cost aproximativ de 20s. pe tonă; dar în nici un caz mai mult, pentru că nava s-a angajat trebuie să suporte costurile de returnare la Tulcea, a barjeolor goale împotriva curentului pe o distanţă de 20 de mile. Dar, în cazul în care o navă a ajuns la Sf. Gheorghe cu încărcătură întreagă, şi a găsit, ca acum, o bară de numai 9 picioarele, va solicita să iasă cu două treimi din încărcătura sa, va plăti pentru a trece bara pe distanţa de două mile până în rada portului în acest fel salvând atât nava cât şi încărcătura".

Observaţii cu privire la *roadsteads* sunt importante.



Delta secundară a braţului Chilia şi braţul Oceacov (x)

Cele trei rade şi marea din faţa lor. Fără îndoială a observat Capitanul Spratt, că rada de la Sulina este cea mai expusă dintre toate şi că nu poate să fie apărată; că gurile de vărsare de la Chilia, Sulina sau Sf. Gheorghe, sunt de asemenea periculoase la furtunile din nord - est şi est, care uneori se nasc brusc fără nici un avertisment barometric. La astfel de furtuni, navele ancorate în rada de la Sulina sau de la gura Oceakov de pe braţul Chilia, au foarte mici şanse să scape, în astfel de condiţii trebuie să ai siguranţa ancorelor şi a parâmelor date la plutitori, în caz contrar nacele au foarte puţine şanse să se protejeze de furtună sub vreo coastă ; astfel că multe nave s-au pierdut. În rada de la Sf. Gheorghe există doar 3 ½ mile de apă puţin adâncă, iar într-o asemenea furtună având marfa cântărită şi bine fixată la bord,

26

o navă ar avea toate şansele să scape. La douăzeci de minute după ieşirea în radă nava va fi în perfectă siguranţă şi va staţiona în rada în care valurile nu deferlează dincolo de adăpostul bancurilor de nisip formate în baia de la Sf. Gheorghe; se mai poate întâmpla la ancorajul navelor la 6 sau 7 fathoms adâncime de apă, ca ocazional marea să se mai poată umfla şi sparge de prova; în acest caz valurile deferlate peste bord pot provoca unele neplăceri. Vânturile predominante sunt de pe direcţiile NV şi NE, mai puţin frecvente fiind cele de la N. Acum rada Sulina este expusă direct la aceste vânturi, întrucât prin proiecţia oferită de coasta joasă între Sf. Gheorghe şi Sulina, tendinţa furtunilor este să apară din spre nord, aproape de NE; frecvent, atunci când bara de la Sulina este greu accesibilă, urmează ca navele să o traverseze cu vânturile de la nord şi/sau să comunice [cu ţărmul] din spre Sulina spre Sf. Gheorghe dacă este posibil, sau să facă volte sub vânt până când vântul se roteşte spre NNV şi NV.

Epave. În decembrie anul trecut am fost informat că mai mult de şaizeci de nave au fost surprinse dintr-o dată în largul băii de la Sulina, după o creştere bruscă a unei furtuni din NE, iar avertismentele barometrice nesigure ; dintre navele cu pescaj mic care nu au putut intra pe fluviu, doar trei au fost pierdute fapt care nu se mai petrecuse de treizeci de ani. Acum, aproape fiecare navă este obligată să-şi completeze încărcătura in afara barei; navele de

27

300 de tone spre exemplu, pot traversa bara cu doar cu 150 de tone în ele cu bara de la 11 picioare adâncime. Este foarte important să se depună toate eforturile pentru a aduce şi gura de la Sf. Gheorghe la aceeaşi adâncime ca şi cea de la Sulina, presupunând că o mare îmbunătăţire s-ar face prin lucrări inginereşti, altele decât de dragajul sau raket-ul (trainarea). Cred că o adunare a tuturor bărcilor care fac aceste treburi se poate face fără costuri ridicate pentru ca să se menţină o adâncime medie de 13 şi 14 picioare, eventual mai mult.

Într-o altă parte din comentariile sale Căpitanul Spratt exprimă o „speranţă ", că o adâncime de 15 sau 16 picioare care se va putea realiza la una din gurile fluviului, atunci trei sferturi din navele comerciale vor fi capabile să intre sau să se îndepărteze de la Dunăre fără nevoia de a mai face radă.

Volumul de îmbunătăţiri. Aflăm de la cele mai competente autorităţii că cele mai bune rezultate care ar fi de aşteptat după unele lucrări inginereşti care s-ar face, că prin eforturile Comisarilor Dunăreni de la una sau alta dintre gurile fluviului se va putea adânci până la 15 sau 16 picioare dar că această adâncime nu poate fi menţinută în permanenţă; o treime din navele comerciale de la Dunăre - care au un pescaj mai mare - vor fi în imposibilitate de a intra pe fluviu.

Importanţa portului Constanţa. Faţă de cele expuse mai sus, dacă se ia în considerare navigaţia periculoasă sub vânturile predominante de pe coasta Mării Negre spre sud şi mai departe în al doilea rând,

28

toate cheltuielile care ar însemna prezenţa navelor pe fluviu (taxe, remorcherele cu aburi care vor fi întotdeauna indispensabile), portul Constanţa ar fi important ca adăpost deoarece ar reduce toate inconvenientele şi cheltuielile de pe acest traseu periculos; şi mai departe, datorită adâncimilor mai mari, portul este capabil de a primi o clasă de nave superioară, toate cele care sunt excluse de la Dunăre. Fără îndoială, credem noi, că poate fi interesant faptul că apariţia unor porturi noi sau a noi linii ferate, pot intercepta traficul fluvial în amonte de Rassova; din punctul de vedere al negustorilor din Galaţi şi Brăila pentru a trimite cerealele lor aduse pe uscat din Moldova şi din Ţara Românească, tractate cu animale în care speciale pe distanţe scurte de 50 de mile şi descărcate în magazii la Cernavoda, este mai convenabil decât să suporte cheltuieli mai mari de a le trimite în aval pe Dunăre 100 mile, inclusiv manipulările cu riscurile şi dificultăţile operaţiunilor; sau atunci când, la urma urmei, acesta pot fi expediate în amonte la Cernavoda pe Dunăre în vase mici cu un tonaj neglijabil.

Dar angajarea navelor mari care transportă în schimburi comerciale cantităţi mari de porumb spre Europa de Vest, trebue să fie supraevaluată.

În strânsă legătură este şi o remarcă sensibilă a d.lui Iacob în Memorii pe care le vom cita în continuare: "Fiecare comerciant prudent", observă el, "va prefera în speculaţiile sale, pe cele care pot fi cel mai rapid reziliate, mai ales ca atunci când obiectul speculaţiilor sale nu sunt de natură să prejudicieze afacerea, precum şi la rapida variaţie a preţului de cost"[9]. El subliniază că acest lucru este curent în cazul afacerilor cu porumb şi că este expus

—

[9] Memoriu privind Comerţul din Marea Neagră, p. 16.

29

la prejudicii la navele de clasă inferioară din cauza umezelii, ori a expediţiei mărfurilor cu căruţele pe uscat.

Pericolele navigaţiei. Dificultăţile şi pericolele de navigaţie pe Dunăre [10], sau în cel mai bun caz pe canalele mai mici, sunt rezumate de Căpitanul Spencer: "Astfel, între politica egoistă a Rusiei pe de o parte, care încearcă să ruineze comerţul făcut de Austria şi Turcia la Dunărea de Jos, sau slăbiciunea competenţelor acestor ţări, ori politica dictatorială a Rusiei, face ca marinarii săraci să nu aibă o altă alternativă, decât să adopte drumul lung şi întortocheat de pe canalul Sulina, care din cauza depuneri-

---

[10] Suntem dispuşi să credem că gheaţa formată în canalele Dunării curge în sloiuri plutitoare, care în unele anotimpuri sunt un obstacol suplimentar pentru navigaţie. Dr. Clarke (*Drumuri, vol. I.* p.. 643), are în vedere limitele maxime de temperatură la aceste latitudini, afirmă că Căpitanul Berganini l-a informat că nava sa a fost o dată reţinută cinci luni la gurile Dunării deoarece fluviul era îngheţat.
Ovidiu, în timpul exilului său pe coasta Mării Negre, a fost martor la un eveniment similar. Descrierea lui are o vigoare admirabilă şi frumuseţe, din care improvizaţia poetului poate da o vagă idee:

(v. Tristele) , Citat absent

Chiar în acest an, s-a raportat că unii comisari porniți pentru rezolvarea în Principate a unor treburi, au fost împiedicați să navige pe Dunăre din cauza gheții, fiind obligați să ocolească pe la Odessa.

30

lor de nisip la bară, nu pot primi decât nave mici de 100 tone capacitate. În plus, marinarii ar trebui să fie destul de norocoşi ca să scape de naufragiu pe unul dintre numeroasele bancuri de nisip care împiedică navigaţia, fiind aproape siguri că transportă odată cu ele şi microbii febrei intermitente care nu-i va slăbi "[11].

Ar fi o pierdere de timp dacă am urmări acest subiect, care este în cele din urmă eliminat în *Raportul domnilor Liddell şi Gordon*, care se întemeiază pe toate informaţiile obţinute; s-a mai întreprins o anchetă făcută cu caracter personal de care am fost deja informaţi oficial prin publicarea *Raportului de Asistenţă al căpitanului Spratt.*

Adâncimi naturale la gura Sulina după cpt. Spratt

Raportul d.lor Liddell & Gordon. Raportul are printre altele o serie de constatări personale ale d.lui Gordon, care a trecut prin mai multe localităţi din Provincie; care a parcurs Canalul Sulina şi a traversat bara; care a vorbit cu căpitanii navelor austriece şi englezeşti, cei care au atins zona; care a analizat Raportul Căpitanului T. Spratt despre situaţiile noi de la Sulina şi de la Sf. Gheorghe; care prezintă avantajul unor discuţii cu cpt. Spratt şi se încheie cu o întrebare: *Ce trebuie făcut ca intrarea pe Dunăre ori de navigare în amonte pe canalul Sulina să fie definitiv amenajată; mai departe ar fi necesar ca amenajarea să fie favorabilă navigaţiei fără obstacole până la Galaţi şi Brăila cu nave de 800 la 1000 de tone; se înţelege că este vorba de nave cu pescaj de 14*

- 17 picioare, cele care necesită de o adâncime la bară de minim 20 de picioare şi o amenajare cu cheltuieli minime

31

care ar face orice întreprindere comercială rentabilă".

Estimările inginereşti austriace. Estimările făcute de unii ingineri austrieci pentru lucrări de adâncire a şenalului pe braţele Sf. Gheorghe şi Sulina, destinate a asigura o adâncire de 14 picioare, sunt, credem noi, de aproximativ 800000 Ls, cu un ritm al cheltuielilor anuale pentru construcţii şi întreţineri de 14000 Ls. Pentru a extinde aceste lucrări până la limita de 20 de picioare ar reprezenta credem noi multiplicarea de trei ori a ratelor de cheltuieli anuale, inclusiv lucrările propuse pentru îmbunătăţirea *intrarii* pe fluviu.

Dificultăţile de navigaţie prin deltă ar rămâne aproape neschimbate, dacă s-ar păstra aceleaşi mijloace de propulsie a navelor, sistemul cu vele, deoarece acestea nu pot fi schimbate decât prin folosirea propulsiei cu aburi.

Navigaţia periculoasă pe Marea Neagră de acum pe Dunăre, în Delta Dunării, la gurile de vărsare de la Sulina sau Sf. Gheorghe sau în afara deltei Dunării, va aduce în continuare prejudicii comerciale mai mult ca niciodată. Gheaţa şi inundaţiile în albie şi de pe malurile fluviului, ceaţa şi alte fenomene atmosferice predominante pe parcursul unui an calendaristic, adăpostirile de la uscat sau din unele vaduri, nu trebuie să fie considerate impedimente ale navigaţiei înainte de a se trece la construcţii inginereşti.

Şi totuşi, fără nici o îndoială că vor exista cheltuieli şi mai mari, mai mult decât poate fi considerată o rată anuală amintită, fără de care nici un fel de comerţ nu de poate face în provinciile dunărene; numai dacă schimburile comerciale ar creşte astfel încât să susţină în continuare şi unele cheltuieli suplimentare. Se cunoaşte că fără o destinaţie sigură pe baza unor comenzi anterior angajate, nu există nici un alt debuşeu pentru exportul cerealelor pe mare. Cerealele încărcate în nave maritime ar trebui să fie îndreptate spre cel mai convenabil punct, în timpul contractat.

Presupunând că aceste lucrări urmează să fie

32

executate în spiritul sugerat de clauzele Tratatului de la Paris, durata necesară pentru finalizarea lucrărilor propuse pentru obţinerea unei adâncimi de 14 picioare, nu poate fi mai mică de opt sau zece ani. Pentru a obţine o adâncire şi mai mare, probabil că durata va fi dublă faţă de cea preliminată.

Toate lucrările de construcţii urmează să se desfăşoare într-o zonă în care în cea mai mare parte a anului, nivelul apelor este scăzut iar terenul din jur este mlăştinos şi insalubru, aproape nelocuibil. În aceste condiţii epidemiile şi febra poate să decimeze muncitorii. În final, toate condiţiile naturale sunt împotriva unui comerţ normal sau imotriva stabilirii, construirii şi menţinerii unor porturi la Sulina sau la Sf. Gheorghe. Şi totuşi altă cale nu există, la una dintre cele două intrări, care sunt singurele, esenţiale, în care cei care au investit până acum deoarece canalul Sulina rămâne principala cale de export al cerealelor ca şi până acum.

Ce se aşteaptă de la un port. Mai mult decât orice, cea mai mică îmbunătăţire a navigaţiei avută în vedere la care s-a făcut aluzie, de la care nimeni nu se poate dispensa, este cea legată de găsirea unui port capabil să primească nave de 1000 TRN. Cea mai bună soluţie, mai sigură decât toate cele enumerate mai sus, cea mai bine adaptată la nevoile comerţului de la gurile Dunării, este zona de ancoraj de Kustendjie. Acest port într-un viitor amenajat ar avea şi alte avantaje suplimentare – portul în sine fiind un mare avantaj adus navigaţiei – în acelaşi timp servind şi ca port de refugiu pentru navele care se îndreaptă spre Dunărea de Jos. Pentru ceea ce este acum de urgenţă s-a solicitat doar un plan care poate fi rapid şi ieftin executat, şi prin care starea comercială a Provinciilor Dună-

33

rene poate fi uşurată de cheltuielile necesare de trecere prin Delta Dunării şi de la gurile Dunării, care să poată transfera la mare -- navele într-un port sigur şi spaţios care să se afle în Marea Neagră. Luând în considerare îmbunătăţirile propuse la gurile Dunării, vom examina în continuare construcţiile şi dotările necesare pentru construirea portului Kustendjie, precum şi de executare a unei linii ferate de legătură cu fluviul pentru a satisface dorinţele care presează foarte urgent. Dar înainte de a continua expunerea noastră, vom menţiona că în largul gurilor fluviului se află o insulă cunoscută sub numele de Insula Şerpilor, care are un istoric din antichitate şi care a dobândit recent notorietate pentru un punct de vilegiatură în aer liber.

Aceasta va forma subiectul unui scurt Capitol.

***

CAPITOLUL III

INSULA ŞERPILOR *

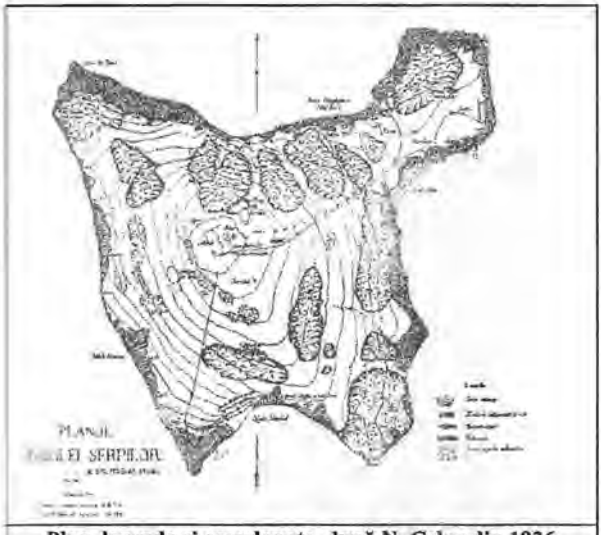
Text actual

Insula Şerpilor este o formaţiune de stânci calcaroase aflate în Marea Neagră, la o depărtare de ţărm de cca 22 Mm (44.814 m) ENE de la gura de vărsare a Dunării de la Sulina.

Insula Şerpilor a devenit românească în anul 1878, odată cu unirea Dobrogei cu România ca urmare a Tratatului de la Berlin. Mai târziu, ca urmare a Tratatului de Pace dintre România şi Naţiunile Unite de la Paris din 10 februarie 1947, Insula Şerpilor a trecut printr-un acord tacit, ratificat totuşi de M.A.N. prin 1950 de la România la Uniunea Sovietică.

Statutul marinăresc al Insulei Şerpilor

În urma Tratatului de la Adrianopole din anul 1829 Marea Neagră a fost deschisă pentru navigaţia internaţională, lichidându-se „Statutul de Lac Turcesc" pe care l-a avut după ce navigatorii genovezi au părăsit forţat apele mării şi în special cele două mari porturi medievale, Chilia Nouă şi Caffa. În acea perioadă Insula Şerpilor nu se afla în vederile negustătorilor genovezi.



Plan, legenda şi coordonate, după N. Celac din 1936

Turcia care stăpânea Dunărea şi Dobrogea a fost obligată de interesele proprii de navigaţie să construiască în anul 1802 un far la Sulina, în punctul în care Dunărea se vărsa în mare. Farul de la Sulina fusese construit de Administraţia Farurilor Guvernului

---

* **Capitolul III nu a fost tradus.**
Mai sus autorul caută să explice statutul actual al Insulei Şerpilor.

Otoman, care în paralel a instalat şi un semnal de navigaţie pe timp de zi în Insula Şerpilor. Începând cu anul 1822 sultanul Mehmed al IV –lea a acordat investiţiile necesare pentru construirea şi consolidarea mai multor faruri, porturi şi ziduri de cetate. Faruri au fost construite la Kustendje (Constanţa), Şabla (Bulgaria) şi pe Insula Şerpilor. Porturi la Varna şi la Constanţa. Ziduri de cetate la Constanţa şi la Silistra.

Instalarea pe Dunăre şi la Sulina a Comisiei Europene a Dunării în anul 1856, ca urmare a Tratatului de la Paris, care a pus capăt Războiului Crimeei, a permis deblocarea de nisip a barei de la Sulina în 1861 şi dezvoltarea navigaţiei şi a exporturilor de cereale până la un nivel de 500.000 t/an, din porturile fluviale Galaţi şi Brăila.

Administraţia turcească a farurilor a rămas să exploateze cele două faruri de navigaţie, care se aflau la Sulina şi pe Insula Şerpilor, deoarece erau o întreprindere foarte rentabilă. A fost cea mai frumoasă perioadă care s-a manifestat pe Dunăre şi la Sulina.

Abia la 31 martie 1879 Comisia Europeană a Dunării a reuşit să cumpere cele două faruri de la Turcia, care nu se mai dădea dusă de la Sulina şi asta numai datorită faptului că Turcia cedase Dobrogea şi gurile Dunării României, implicit fusese obligată să părăsească întreaga Dobroge şi farurile ei.

În anul 1920 după WW 1, CED a construit un far nou pe Insula Şerpilor, deoarece farul vechi fusese bombardat de crucişetorul german Breslau între 24 – 25 iunie 1917. În 1920 toate materialele necesare construcţiei noului far au fost transportate cu barca pe insulă, inclusiv apa pentru mortar.

Noul far a intrat în funcţiune la 1 decembrie 1922.

Farul se află la coordonatele 45^0 16' 17" N şi 30^0 14' 23" E.

Din câte cunoaştem farul se află în acelaşi loc şi în zilele noastre.

Vedere din avion din spre Vest

Statul Politic

Stâncile insulei nu au fost locuite niciodată (până în 1948) şi nu au avut resurse abordabile, în special apă, aliment care era obţinu din precipitaţii şi nu au trezit niciun interes economic.

(Templul antic)

Documentar insula a fost prima oară amintită în lucrarea Artipidia în anul 777 a. Chr de către Arktinos din Milet; de atunci insula a apărut în mai multe opere geografice ale clasicilor istoriei antice, în special în Expedițiile clasice din Marea Neagră ale lui Arrian, Scutul de la Dura Europolis (I d. Chr), Tabula Peutingeriana, (sec. II d.Chr); mai târziu au urmat mențiunile din portulanele medievale dintre secolele XIV – XVII; pentru ca în timpul dominației Otomane, insula să fie arareori amintită.

Se pare, fără să fie atestate și pe teren, că în insulă s-au aflat diferite construcții antice, printre care și un templu a lui Apolon. Cercetările arheologice făcute de D. Tudor între 1937-38 nu au semnalat existența unei asemenea construcții. În schimb s-au descoperit numeroase artefacte antice, vase și spărturi de vase ceramice antice din perioada grecească a Pontului Euxin (Marea Neagră). S-au desoperit și monede antice din secolele VI – IV a. Chr, ceea ce arată o perioadă de locuire intensă a insulei. Cercetarea nu a descoperit un lucru important pentru o locuire, adică cisterne îngropate sau supraterane pentru colectarea și depozitarea apei de ploaie, pentru consumul celor care o locuiau, deoarece insula nu avea/are surse de apă proprii. Stânca de calcar nu poate colecta apa.

Se poate înțelege că nu a existat o locuire permanentă ci una temporară a pescarilor de sturioni de la gurile Dunării. A celor care puneau acele cârlige mari (carmace) în calea acestor moruni sau nisetri, pești care intrau primăvara pe Dunăre pentru a depune icrele. Cunoscutele icre negre (caviar).

Recent am luat la cunoștință despre o cercetare a arheologului sovietic Gr. Orlov de la Odessa (publ. 1993, Varna), care la fel a descoperit numai ceramică și câteva obiecte casnice.

*

Până în anul 1878 insula nu a avut nici un fel de statut politic, deoarece nu era cunoscută decât navigatorilor venețieni și genovezi. Aceștia au menționat-o pe fiecare portulan medieval drept Insula Fidonisy (Șerpilor, gr.)

Farul și cazarma paznicilor de la far în 1936

Farul și alte obiective de pe insulă luate cu aparatul „la picior" din cauza interdicției

*

Deoarece farul de pe Insula Șerpilor se afla din 1856 – 1860 în întreținerea și exploatarea CED nici România și nici Rusia (URSS) nu și-au manifestat vreme de mai bine de un secol, între secolele al XIX – XX -lea vreun interes pentru insulă.

Deoarece insula purta stindardul României, pe insulă se aflau permanent 6 (şase) marinari români (neînarmaţi), care erau schimbaţi periodic (la două săptămâni) de către Serviciul de Navigaţie de la Sulina.

În intervalul în care Insula Şerpilor a aparţinut României, pe insulă nu s-au aflate alte instituţii, spitale sau lazarete, instalaţii, sau alte persoane care să aibă aici domiciliul . În câteva rânduri istorici, arheologi şi biologi români sau străini au ajuns pe insulă în scopuri ştiinţifice.

Nu cunoaştem dacă în intervalul dintre 1948 şi până în zilele noastre statutul insulei a avut un alt regim.

Marea schimbare s-a produs recent în anul 1991, de când Insula Şerpilor a intrat în componenţa Ucrainei, ca Stat moştenitor al posesiunilor Uniunii Sovietice din vestul Mării Negre.

Insula intrase în componenţa URSS în august 1944 pentru ca politic să fie subordonată la 4 februarie 1948.

Ca urmare a Tratatului Româno – Ucrainian încheiat la Neptun (România) în iulie 1997, Insula Şerpilor a rămas în stăpânierea Ucrainei.

Expediţie din 1936 cu prof. I. Borcea

Între legendă şi adevăr în Insula Fidonissy

Statutul economic

Rezervele de petrol sau de gaze naturale care s-au desoperit în ultimii 30 de ani în partea de vest din Marea Neagră, sunt reduse şi sunt greu exploatabile cu mijloacele tehnice de care dispun atât România cât şi Ucraina.

Costurile exploatării acestor rezerve sunt oneroase faţă de preţul gazelor care sunt importate din Rusia sau din Golful Persic.

Recentul succes al României de la Haga nu a trezit interesul Companiilor exploatatoare de petrol şi de gaze, deoarece după succesul minor al celor 7000 kmp obţinuţi în dauna Ucrainei, nu au făcut nimic pentru ca „Goana după petrol să se mute în Marea Neagră".

Datele tehnice discrete ale prospecţiunilor geologice lasă să se înţeleagă că, în zona Insulei Şerpilor se află „Rezerve importante de gaze". Aceste gaze după ce vor deveni exploatabile vor trebui să ajungă undeva la ţărm (doar la Sulina ?) prin conducte sau prin Gaztankuri într-un port care să aibă capacitatea de a prelua aceste gaze. La Constanţa, Sulina, Midia, Mangalia, nu există asemenea instalaţii exploatabile şi nu se întrevede amenajarea lor în următorii ani.

Şi atunci ?

Acum câțiva ani am propus într-un articol publicat în Revista „Marea Noastră" a Ligii Navala Române (MN, 4/2004), prin care am făcut o propunere care nu a fost primită cu încredere în România, astfel că nu a avut nici un ecou.

Propunerea noastră privea perspectiva exploatării gazelor naturale din zonă. România nu câștigase Procesul de la Haga.

Esența propunerii noastre urmărea recuperarea Tratatului cu Ucraina din 1997, în vederea ameliorării relațiilor bilaterale dintre România și Ucraina. Se enunțau soluții pentru evitarea diferendului Canalului Bîstroe dar și perspectiva construirii unei insule artificiale din beton armat, în partea românească a platoului insulei la adâncimi navigabile medii. În insula artificială ar urma să se amenajeze rezervoare de gaze naturale, în care gazul extras din foraje să fie imediat depozitat, nu evacuat în atmosferă, până la sosirea Gaztankurilor de la Constanța.

Repere geografice

Suprafața Insulei Șerpilor este de 17 ha (170.000 mp sau 1,7 kmp).

Perimetrul insulei este de 1973 m putând fi parcurs în mai puțin de o oră (40 min).

Privită în plan insula are forma unui patrulater cu unele colțuri;

- de la nord la sud măsoară 440 m
- de la est la vest 414 m;
- de la SV la NE 662 m.

Țărmurile insulei sunt înalte și se termină cu faleze înalte impunătoare. Înălțimea maximă a insulei este de 21 m, media înălțimilor fiind de 1 – 12 m. Pereții înalți calcaroși sunt supuși permanent eroziunii valurilor și vânturilor.

Adâncimea apei mării este relativ mare cca 9 – 19 m la 50 . 60 m distanță de țărm.

Din cauza stâncilor submerse insula nu poate fi abordată decât cu bărci sau șalupe, navele fiind ținute la distanță de stâncile dese împrăștiate pe conturul insulei pe o suprafață mare.

***

Bibliografie:

Th. Forester, *Danube and Black Sea Railway betwin Tchernavoda and Kustendjie*, 1857;

D. S. Nenițescu, *Dunărea în dreptul internațional public*, Bucureşti, 1903;

I. Călinescu, *Insula Șerpilor*, Analele Dobrogei, serie veche, Cernăuți, 1937;

P. Covacef, *Cimitirul viu de la Sulina*, Constanța, 2003;

P. Covacef, *Povestea Farului Genovez*, Constanța, 2003;

D. Pădurean, *Insula Șerpilor*, Constanța, 2004;

P. Covacef, *Fototeca personală.*

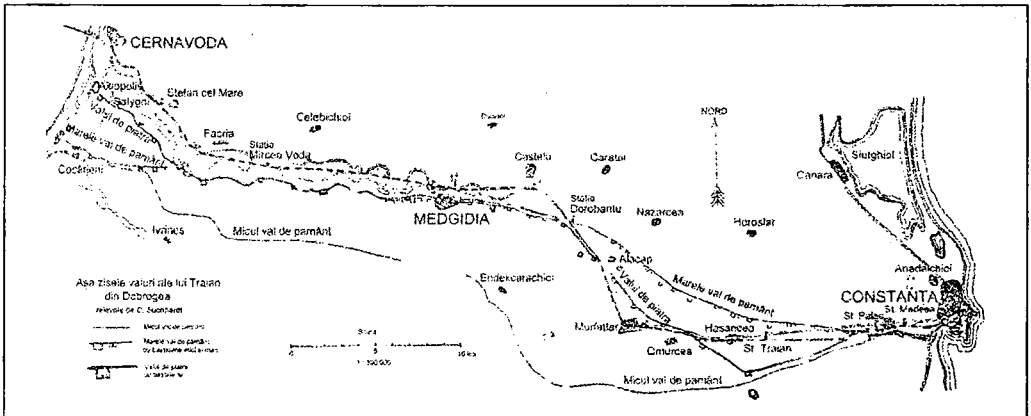
CAPITOLUL IV

PROIECTUL UNUI CANAL NAVIGABIL ÎN DOBROGEA

- Opinii ale Căpitanului Spencer – O ideie îndelung dezbătută – Adoptată de Domnul Thomas Wilson - Care a fost însuşită ca o concesie – Acest proiect a fost abandonat – O propunere de cale ferată – Constatări preliminarii.

S-a scris de către Căpitanul Spencer în lucrarea sa *„Voiaj în Turcia Europeană"*, modul în care el recomandă călătorului „care doreşte să facă un voiaj spre Dunăre plecând de la Constantinopol, ca să facă mai întâi o escală în micul port de la Constanţa de pe malul Mării Negre"; pentru a scăpa de o călătorie lungă şi dezagreabilă pe la gura Sulina, care duce pe singurul canal navigabil al Dunării, pe unde în anumite perioade ale anului se mai poate face comerţ în raport cu pieţele de desfacere din împrejurimi.

Sugestiile Capitanului Spencer. Într-o altă lucrare[1] în care face aceiaşi remarcă, capitanul Spencer descrie sistemul împotmolit de vărsare a Dunării în Marea Neagră, şi propune refacerea acestui traseu fie printr-un canal navigabil, fie printr-o cale ferată. Cunoaştem spune el că nici o soluţie sau întreprindere nu se poate realiza în această parte a pământului, fie din punct de vedere comercial fie din punct de vedere politic, în asemenea măsură ca să poţi să uneşti două jumătăţi ale globului pământesc la preţuri de cost compatibile, iar mai departe să poţi realiza montaje financiare prin credite şi lucrări de construcţii prin dragaje şi alte amenajeri, pentru o sumă care să nu depăşească 200000 Ls. Nu se poate preciza care vor fi profiturile întreprinzătorilor, sau ale fiecărei ţări în parte. Singură



Valurile din Dobrogea sau Valul lui Traian
după un releveu din anul 1886 întocmit de Carl Schuchardt

[1] Turcia, Rusia, Circasia la Marea Neagră, p. 240

47

Rusia doreşte menţinerea stării actuale a navigaţiei pe canalele Dunării, printre bancurile de nisip şi miasmele insalubre, stare care ar prelungi călătoria cu aproximativ două zile. Din fericire există la Constanţa un promontoriu care intră adânc în mare, care oferă adăpostul necesar pentru toate navele. În acest adăpost exploatarea portuară este uşurată şi de absenţa obstacolelor în marea deschisă sau de absenţa curenţilor marini ori de apariţia ceţii, aşa cum se petrece în deltă şi la gura de vărsare a Dunării.

Proiectele împăratului Traian. Căpitanul Spencer a observat că "atrăgătoarea ideie de a face un canal navigabil de la Dunăre la Marea Neagră, l-a preocupat şi pe împăratul Traian", dar care nu s-a finalizat. Acest canal navigabil ar putea scurta navigaţia de la Rasova până la Constantinopol cu aproape o sută leghe; în acelaşi timp lungimea canalului nu ar depăşi treizeci (patruzeci ?) de mile, cu construcţii care ar putea fi executate cu cheltuieli neînsemnate, dacă ne gândim că Valea Karasu ar putea fi adusă la o adâncime suficientă.

Intenţiile Sultanului Mahmud. Sultanul Mahmud a fost fără îndoială un om plin de talent şi de prevedere, calităţi constatate prin politica sa plină de tact şi de măsură, atunci când în anul 1835 a fost ameninţat de un război cu Russia[2].

48

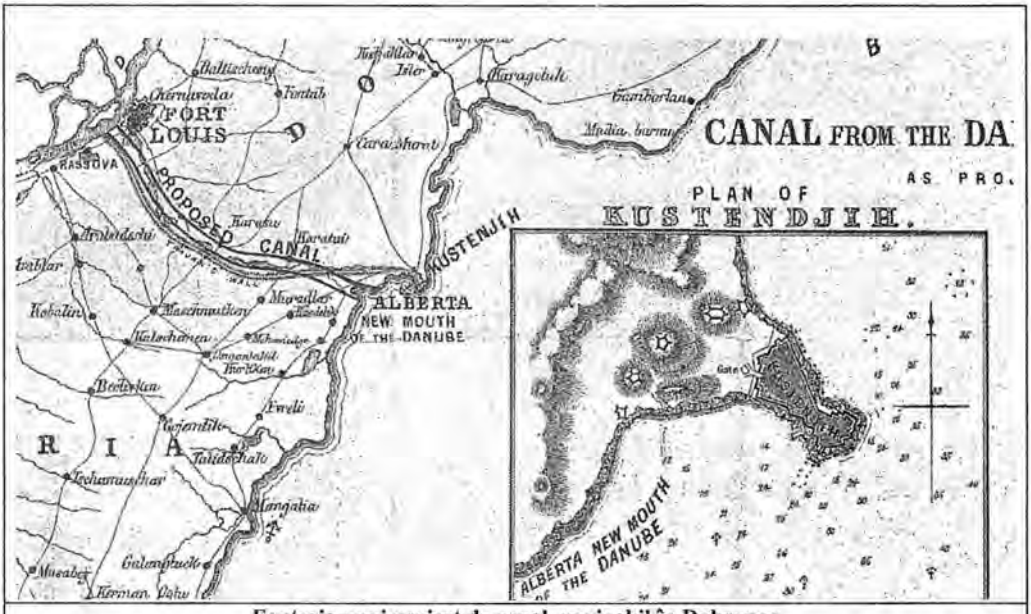
Ideea unui canal navigabil de la Rasova, care să debuşeze în Marea Neagră, va avea probabil un oraş nou la gura de vărsare de lângă Constanţa sau într-un alt punct de la sud de acesta, eventual la Capul Tuzla. De câţiva ani *„Proiectul de Canal navigabil"* este principala preocupare a d.lui Thomas Wilson, un domn foarte bine cunoscut pentru capacitatea sa de întreprinzător în mai multe domenii comerciale. El afirmă într-o broşură publicată în 1855 sub titlul de *Câmpia Dunării*, că *„proiectul acestui canal a fost rezultatul a patru sau cinci ani de studii"*, bazate pe mai multe informaţii culese de pe teren, precum şi prin planurile proiectului întocmit.

Domnul Th. Wilson, susţinut în ideea construirii acestui canal de contele de Morny împreună cu contele de Breda, a obţinut în luna mai 1856 o concesiune din partea Guvernului turc asupra terenurilor şi permisiunea de a construi un canal navigabil care să înceapă de la Dunăre, de la Cernavoda până la Capul Tuzla; în acelaşi timp de înfiinţare a unor porturi libere *„porto franco"* la Marea Neagră şi pe Dunăre.

O presupusă gură a Dunării. D.l Th. Wilson a declarat într-un *„post – scriptum"* în lucrarea citată, că a făcut o importantă descoperire, care ar reduce foarte mult cheltuielile construcţiei canalului, făcând în acelaşi timp o importantă reducere a duratei deplasării. El face referire la o hartă a cursului Dunării întocmită de către d.l N. de Fer de

[2] *Idem*, p. 86

la *„Royal Geographer of France"*, publicată în anul 1797, prin care se ilustra teatrul de război purtat între austrieci şi turci, hartă care se găsea ataşată la primul volum al contelui A.F. Marsili de pe magnifica zonă ***„Pannonico –***



Fantezia unui proiect de canal navigabil în Dobrogea

Planul cu traseul canalului Cernavoda – Constanţa din 1855 după Th. Wilson; în medalion planul peninsulei oraşului Constanţa şi al principalelor fortificaţii sau movile din oraş;
Proiectul canalului publicat la Constantinopole fusese apreciat în 1850 de către Ion Ionescu de la Brad, atunci când autorul proiectului ducea tratative cu diferiţi investitori pentru construcţia sa; deşi Th. Wilson cunoştea dificultăţile construcţiei din zona excavaţiilor dealului de la Murfatlar, acesta a ascuns în anul 1856 această problemă tehnică autorităţii turceşti şi investitorilor austrieci şi francezi, deoarece a obţinut pe această bază un Firman de concesiune; printre fanteziile proiectului lui Th. Wilson s-au aflat şi încercările de înfiinţare a unor portului libere, *porto franco*, la intrarea şi la ieşirea de pe canal cu nume toponimice inventate de către englez; niciodată guvernul turcesc nu ar fi acceptat denumirile de „Alberta" sau de „Port Louis" pe un canal care să poarte numele Sultanului Abdul Medgid, cel care a emis Firmanul de concesionare. Numele toponimice aparţineau prinţului Albert al Marii Britanii, soţul reginei Victoria şi lui Louis Philipe adică Napoleon al III –lea regele Franţei. Sursa: I. Ionescu de la Brad (1850) şi I.I. Brad Scrisori (1856) citată de P.C. în *„Portul lui Anghel Saligny"*, Constanţa, 2004 cu imagine după Arh. Gh. Stănculescu.

49

Mysiene" a Dunării. Pe aceasta hartă după cum spune domnul Wilson, se găseau trecute *"Valurile de pământ ale lui Traian"* paralele cu *„Valul de piatră"*, construite de Traian de la Dunăre sau de la Istru până la Constanţa; aici insula *„Gratia"* (?, n.tr.) se găseşte la gura Istrului. Aproape de mijlocul *„cursului"* (?, n.tr.) se pare că Dunărea a fost traversată de un pod, care probabil că fusese o construcţie militară.

"Pe această hartă" continuă domnul Wilson, *„se găseşte una dintre cele patru guri ale Dunării care se spune că a fost înnisipată"*; se pare că ea fost rezultatul politicii barbare a aceloraşi anonimi, care au făcut şi în alte locuri multe alte obstacole în calea navigaţiei. Prin urmare, în loc să se sape un canal, nu este necesar decât să se restaureze o parte din canalul original care va deveni navigabil. O parte dintre inspectorii mei care se găsesc acum în Principate şi care cunoşteau harta din anul 1797, pe care se menţiona al patrulea braţ al Dunării, au primit instrucţiuni de a parcurge cursul Dunării pentru a raporta care au fost în realitate anticele guri de vărsare în Marea Neagră"[3].

50

S-a constatat cu toate acestea că hărţile domnului de Fer sunt incorecte, fapt dovedit de sondajele supraveghetorilor de pe teren, astfel că Valurile lui Traian nu se intersectează cu linia presupusului curs al Dunării, dar că ele pot fi urmărite şi verificate uşor pe teren. Credem că domnul Th. Wilson, datorită şederii sale îndelungate

51

în Olanda de unde a rămas cu o înclinaţie aparte în favoarea construirii de canale navigabile, dedică mai multe pagini în lucrarea sa celor două tipuri de construcţii, canalele navigabile pe care le preferă în raport cu căile ferate. Avem convingerea că puţine persoane în ziua de astăzi vor mai fi de acord cu această opinie. Nu a fost nevoie să se dezbată în continuare subiectul canalului navigabil după cele ce s-au constatat la începutul acestui an. După ce concesiunea terenului a fost acordată (în **luna mai 1856,**

---

[3] Thomas Wilson, *Câmpia Dunării, Prefaţă, pp. XI – XII.*

Nu trebuie să vă mire faptul că d.l Wilson a fost indus în eroare în această privinţă, deoarece credinţa în existenţa unei ramuri mai vechi, antice, de vărsare a Dunării în apropiere de Constanţa, pare să fi fost mai puternică decât informaţiile mai recente; care în nici un caz nu puteau să ne ia prin surprindere. Linia Dunării a fost stabilită şi ca frontieră a Imperiului Otoman, când diplomaţia s-a implicat în trasarea acestei graniţe în raport cu pretenţiile Rusiei.

Ad. Thiers afirmă despre împăratul Napoleon: *„El nu a dorit niciodată să abandoneze în braţele Rusiei Provinciile Dunubiene. Întotdeauna însărcinatul cu afaceri d.l. de Latour Maubourg, nu a făcut un secret înaintea Turciei, din faptul că nu a crezut niciodată Rusia că va dori să păstreze independente Moldova şi Valahia; provinciile au fost sfătuite în permanenţă să nu se predea şi dacă, în cazul că Rusia va emite pretenţii teritoriale, să se pregătească de rezistenţă". "Într-adevăr, când au fost stabilite prin Regulamentul Organic (n.n) limitele Basarabiei şi Moldovei, frontiera Rusiei fusese stabilită pe traseul Dunării al cărui ultim făgaş se afla în apropiere de Constanţa* (!?, n.tr.) *şi i-a sfătuit pe turci să refuze oricare alte frontiere; i-a sfătuit pe turci să nu acorde oricare altă concesiune şi le-a oferit chiar un tratat de garanţie, prin care odată frontiera stabilită cu Rusia, le-a promis independenţa şi integritatea Imperiului Otoman în aceste puncte".* (Cf. *Istoria Imperiului şi a Consulatului,* Tom. A 1, XII, cartea XL, p. 482).

În acest caz mărturisesc că în alte împrejurări aş fi avut tendinţa şi impresia, că acest presupus făgaş din apropiere de Constanţa se găseşte în altă parte. Putem stabili că site-ul Tomisului, locul de surghiun al lui Ovidius din apropiere de Constanţa, atât de mult citat de poet în versurile sale, se află în aceste locuri; pe aici pe unde iarna apele îngheaţă iarna şi că totul este congelat în jur. La acest spectacol trebuie să fi asistat şi poetul în vecinătatea Tomisului; pentru că este greu de presupus ca el ar fi făcut o excursie de cincizeci de mile, în profunzimea unei astfel de provincii pe frig, până la cea mai apropiată escală de pe Dunare; poetul avea o frică bolnăvicioasă faţă de hoardele barbare, fiind permanent în pericol de a fi prădat şi omorât de sciţi, aceia care infestează Dobrogea; la fel cum au făcut în ultima vreme cazacii. Dacă ipoteza locuitorii moderni ai Dobrogei, trebuie să se fi confundat cu salba de lacuri de pe Valea Carasu ca şi cum ar fi fost o ramură a Dunării. Lacurile sunt într-adevăr alimentate de aceasta. Dar, în acelaşi timp nu există nici o dovadă vie care să reziste în timp după recentele sondaje, că ar putea să existe o ipoteză a unui canal sau gură de vărsare a Dunării în mare. noastră de acum respectând locul de surghiun lui Ovidiu poate fi întemeiată, poetul, la fel ca şi

n.tr.), ideea construirii unui canal navigabil cea fiind cea mai bună cale de comunicație dintre Dunăre și mare a fost pusă la îndoială, deoarece s-a constatat că a fost bazată pe informații și pe declarații false.

Proiectul Canalului navigabil a fost abandonat. În această conjunctură domnii Liddell și Gordon – CE (Commander of the Order of the British Empire, n.tr.) , au fost solicitați de domnul Th. Wilson să examineze proiectul canalului; acești ingineri fiind în posesia unor informații mult mai numeroase privind natura geografică a acestei provincii prin care s-a propus a se construi canalul, informații care erau analizate și în raport cu comerțul din provinciile dunărene, au fost în măsură de a întocmi un raport cu mai multe amănunte pe această temă. Ei au considerat că o construcție de natura unui canal navigabil ar fi nu numai o lucrare dificilă și costisitoare și că, în cazul în care nu s-au început construcțiile preconizate în raport cu nivelul variabil anual al apelor Dunarii, ar avea costuri mult superioare în raport cu o cale ferată. Opiniile Domnilor Liddell și Gordon au fost confirmate de o recunoaștere pe teren a proiectului făcută cu amabilitate la cererea acestora de către colonelul Biddulph – BA (Bachelor of Arts, n.tr.) și de ofițerii din *„Topographical Sketches in the Crimeea"* care sunt binecunoscuți; topografii erau angajați în misiunea de instalare a liniilor telegraf în Marea Neagră

52

și până la Bosfor pe toată suprafața aferentă conecată la aceste linii. Colonelul Biddulph a întocmit crochiuri privind teritoriul provinciei care leagă zona Cernavoda de orașul Constanța, precum și un crochiu panoramic asupra perspectivei orașului și portului, crochiu care este anexat la acest Memoriu. Schița de crochiu descrie o imagine mai bună privind natura zonei și a localității de la Constanța decât o poate face mult mai multe cuvinte.

Proiectul domnilor Barkley. Înainte de venirea sa în provincie dl. J.T. Barkley a fost director al minelor de cărbuni de la Heraclea și și-a îndreptat atenția asupra construirii unei linii ferate între Cernavoda și Constanța. A examinat cu atenție linia ferată propusă și a scris un raport foarte favorabil privind necesitatea sa. Acest domn împreună cu fratele său (George A. Barkley, n.tr.), a făcut pe moment o evaluare precisă însoțită de planuri și de secțiuni pe linie; asociația domnilor Liddell și Gordon bazată pe experiența personală a domnului Gordon, arată că estimarea care se va face în următorul capitol este fondată.

Constituirea Companiei. În această situație Compania a fost înființată[4] cu scopul de a construi o cale ferată de-alungul *istmului* (provinciei, n.tr.), pe unde în loc de canal navigabil și după un studiu complet al terenului ar trebui ca proiectul liniei ferate să pară avantajos. O comisie a fost numită deja pentru a evalua caracteristicile comerciale ale sistemului, iar domnul Lewis însoțit de domnul Gordon, doi dintre membrii comisiei s-au deplasat la Constantinople, cu misiunea de a negocia modificarea concesiunii anterioare;

[4] v. Secțiunea I, p. 11

datoria lor era în acelaşi timp să examineze şi să sondeze condiţiile vecinătăţilor amplasamentului (din Dobrogea, n.tr.) pentru calea ferată,

Limited Company

RECISTERED
30 MAR 1857
2660

Memorandum of Association
of the
Danube and Black Sea Railway and
Kustendjie Harbour Company Limited.

1st The name of the Company is The Danube and Black Sea Railway and Kustendjie Harbour Company, Limited.
2nd The registered Office of the Company is to be established in England.
3rd The objects for which the Company is established are
The constructing and maintaining of a Railway from Kustendjie to Tchernavoda on the Danube together with the Works connected therewith as the same have already been or shall be authorized by the Government of His Imperial Majesty the Sultan.

Dated 23 June 1857.
Charles Liddell is amongst the seven signatories.

The beginning.

Certificat de înmatriculare (definiţie de astăzi).

No 24 Abingdon Street, Westminster, London SW1, in the 1940s the seat of the Danube and Black Sea Railway and Kustendjie Harbour Company, Limited, during 1857–84.

Sediul din Londra a Companiei D.B.S.R.

53

precum şi condiţiile geografice din portul de Constanţa în vederea adaptării acestora la proiect. Detalii în legătură cu rezultatele examinărilor d.lui Gordon vor apărea în capitolele următoare. Este suficient, să spunem că au fost extrem de satisfăcătoare. În consecinţă cei doi domni au adresat guvernului turc cererea pentru permisiunea de a construi o cale ferată în locul unui canal navigabil. Cererea a avut în vedere concesiunea acordată anterior domnului Wilson. În mediile locale a fost analizată lungimea liniei ferate, pentru ca în final să fie însuşită de Consiliul de Miniştri. Cu toată opoziţia presei locale documentele concesiunii au fost trimise spre promulgare Divanului Imperial.

Remarcările corespondentului ziarului Times. „Este un fapt deja cunoscut", scrie corespondentul ziarului Times la data de 18 Mai (1857, n.tr.) că *„firmanul Canalului nu a mai fost validat"*, vestea noii concesiuni fiind primită cu sentimente de satisfacţie de către o parte dintre oamenii politici din Constantinopol; ulterior sentimentele lor de mulţumire au fost atenuate, atunci când a devenit cunoscut faptul că firmanul pentru nouă cale ferată a fost promulgat de anumite interese doar în limba engleză. Pe de altă parte Marele vizir şi încă alte câteva persoane preocupate de dezvoltarea, prosperitatea şi păstrarea securităţii viitoare a imperiului, au luat o atitudine favorabilă faţă de proiect. Cu sprijinul Ministerului de Externe englez s-a păstrat aceiaşi atitudine şi în exterior iar ambasadorul britanic a recunoscut şi apreciat avantajele pe care proiectul le oferea, pentru bunăstarea imperiului cu

54

influenţe favorabile asupra viitorului. Pentru a înţelege natura interesului oferit de proiect împreună cu argumentele în favoarea liniei ferate, care au prevalat în cele din urmă, este necesar să se amintească poziţia apropiată faţă de Constantinopol a portului de la Constanţa propus a se dezvolta în acelaşi timp cu linia ferată, în raport cu gurile Dunării şi cu portul Odessa. Ar trebui amintit în context, că portul de la Constanţa se află mai aproape cu mai puţin de 100 mile decât gura Dunării de la Sulina şi cu 200 mile faţă de Bosfor decât portul de la Odessa; dar că această parte a Mării Negre este de departe cea mai periculoasă şi cea mai temută zonă de către armatori de nave şi de către Societăţile de asigurare. În schimb, Constanţa, favorizat astfel de poziţia sa, nu poate să nu devină un port de prima clasa şi un rival faţă de Odessa şi de porturile Dunării. Deja în comparaţie cu Galaţi şi Brăila, preferinţa acordată de către transportatori portului Odessa este în raport de la 15 s – 20 s per tonă şi per an. Constanţa poate oferi avantaje superioare portului Odessa în ceea ce priveşte siguranţa portuară şi a taxelor portuare; se va putea face o concurenţă care va deveni fatală pentru Odessa, care făcuse până acum concurenţă porturilor de la Galaţi şi Brăila. În acelaşi timp contractele cu Ţara Românească şi cu Moldova care până în prezent erau paralizate din cauza lipsei legăturilor cu gurile Dunării, vor fi stimulate şi mult sporite; în acelaşi timp reputaţia

55

Câţiva dintre marii capitalişti englezi

care şi-au riscat banii în Dobrogea, şi au pus umărul, în felul acesta, la reîntemeierea Constanţei moderne, la 1857 – 1863.

Sir Samuel Cunard
om de afaceri canadian
(1787-1865),
10.000 £ investite la D.B.S.R.
în 1839 a organizat prima linie de vapoare transatlantice cu aburi între America de Nord şi Anglia, fondând celebra linie de navigaţie "Cunard Line".

William Philip Price
comerciant, magistrat şi om politic
(1817-1891),
5.000 £ investite la D.B.S.R.
îmbogăţit din comerţul cu lemn, a devenit membru al conducerii Midland Railway Co., High Sheriff (prefect) în Gloucester, a condus bănci, a fost ales deputat în Parlamentul britanic, şi şeful comisiei de CF.

William Henry Barlow
inginer englez
(1812-1902),
1.000 £ investite la D.B.S.R.
Inginer şef al Midland Railway Co., a proiectat poduri, sisteme de căi ferate, devenind, în 1879, preşedinte al "Institute of Civil Engineers".

Herbert Ingram, ziarist
considerat "părintele jurnalului ilustrat"
(1811-1860),
2.000 £ investite la D.B.S.R.
a fondat în 1842 jurnalul ilustrat "The Illustrated London News", care a ajuns să aibă cel mai mare tiraj din Anglia, după războiul Crimeii (300.000 ex.)

Sir George Ernest Paget
om de afaceri englez
(1841-1923),
10.000 £ investite la D.B.S.R.
Preşedinte al Consiliului de Administraţie al Midland Railway Co., a fost înnobilat de Regina Victoria pentru contribuţia sa la dezvoltarea sistemului de căi ferate din Anglia

Charles Paget
om politic şi deputat liberal englez
(1799-1873),
10.000 £ investite la D.B.S.R.
provenea dintr-o veche familie cu proprietăţi funciare din Leicestershire

Investitorii Companiei D.B.S.R. de la Constanţa

după Arh. Gh. Stănculescu

Dobrogei va creşte până la atingerea renumelui fertilităţii de neegalat pe care a avut-o în antichitate.

„Turcia şi Principatele Române trebuie să iasă în câştig după modificările expuse mai sus, concluzionează corespondentul ziarului Times". Pentru ca avantajele pe care Turcia doreşte să le obţină în Dobrogea, trebuie ca prosperitatea Principatelor să crească în general care va compensa ceea ce ele oferă Imperiului otoman în actualele condiţii comerciale de pe Dunăre. Odessa îşi va pierde prioritatea ei absolută în Marea Neagră; Odessa va fi obligată să ţină seama de un rival legitim şi puternic, Constanţa".

Directorii companiei în numele cărora s-a semnat concesiunea sunt: Domnii Thomas Wilson, Cunard S., Price M.P., Paget, Lewis, şi Newall. Capitalul Companiei a fost fixat la 300.000 L.s, pentru moment, din care 2 la sută pentru fiecare cent, trebuie să fie depusă la Banca Guvernului Turc. Concesiunea este acordată pentru 99 de ani şi permite ca toate bunurile care nu se produc în Turcia, să fie transportate liber de taxe sau obligaţiuni pe Marea Neagră până la Dunăre, şi *retur*. O treime din acţiuni au fost rezervate pentru diferite organizaţii (*Organizaţiile neguvernamentale turceşti,* n.tr.), înţelegegându-se prin aceasta spune corespondentul ziarului *Times* de la Constantinopol, *vacîfurile* (Fundaţiile O.N.G., n.tr.).

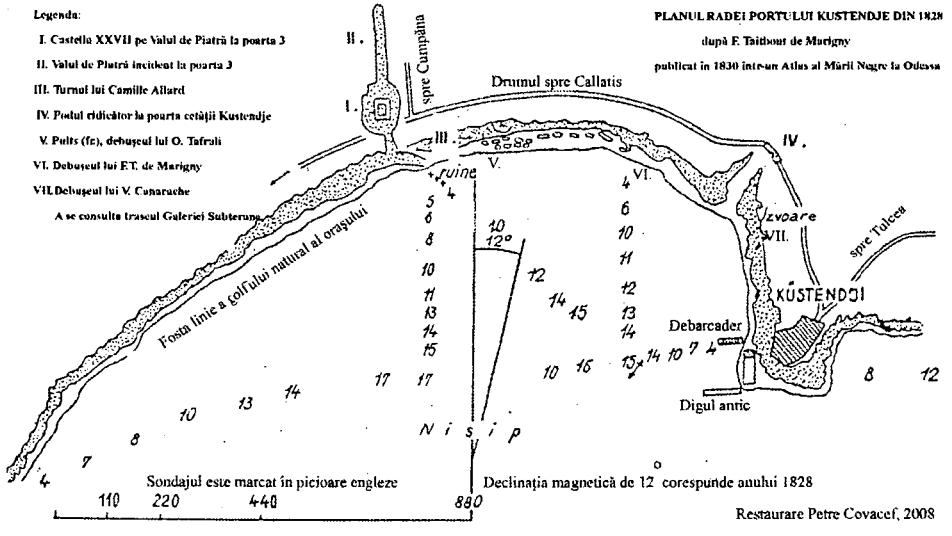
* * *

CAPITOLUL V

ORAŞUL CONSTANŢA

Vestigii antice - O colonie grecească restaurată de către Traian şi refăcută de către Constantin. A fost fortificată de către Justinian - Poziţia cetăţii. - Studiu de port, şi pe anteport cu îmbunătăţirile sale.

Constanţa. Oraşul ocupă şi păstrează cu mici nepotriviri numele unui oraş antic, numit *Constantina* din timpul Împăraţilor Bizantini. *Vestigiile antice.* Importanţa sa este demonstrată de întinderea ruinelor rămase, de blocurile de marmură, de coloane şi frize, care sunt împrăştiate pe distanţe considerable, iar vechile diguri şi cheiuri aparţin portului oraşului.


Legenda:
I. Castelu XXVII pe Valul de Piatră la poarta 3
II. Valul de Piatră incident la poarta 3
III. Turnul lui Camille Allard
IV. Podul ridicător la poarta cetăţii Kustendje
V. Puits (fe), debuşeul lui O. Tafrali
VI. Debuşeul lui F.T. de Marigny
VII. Debuşeul lui V. Cunarache
A se consulta traseul Galeriei Subterane
PLANUL RADEI PORTULUI KUSTENDJE DIN 1828
după F. Taitbout de Marigny
publicat în 1830 într-un Atlas al Mării Negre la Odessa
Drumul spre Callatis
spre Cumpăna
ruine
Izvoare
spre Tuzla
KUSTENDJI
Debarcader
Digul antic
Fosta linie a golfului natural al oraşului
N i s i p
Sondajul este marcat în picioare engleze
Declinaţia magnetică de 12 corespunde anului 1828
110 220 440 880
Restaurare Petre Covacef, 2008

Planul radei portului Constanţa din anul 1828

Este vorba de primul plan cunoscut al oraşului care a fost folosit mai bine de un deceniu de majoritatea călătorilor care au vizitat oraşul. La restaurare nu am intervenit asupra desenului. Explicaţiile şi notaţiile reperelor au fost adăugate în conformitate cu documentele cercetate.

În paginile următoare ale acestui capitol mai prezentăm şi alte planuri ale oraşului de la mijlocul secolului al XIX –lea, după Cpt. Spratt, după Compania D.B.S.R. şi un plan al amenajerilor din port din 1870 cu explicaţiile şi comentariile noastre.

A se vedea şi cartea noastră: P.C. *„Onomastica străzilor din Constanţa"*, Ed. Ex Ponto, Constanţa, 2010.

Construcţiile atribuite lui Traian. Construcţiile din pământ de pe aceste locuri care sunt vizibile pe relieful provinciei Dobrogea (n.tr.) sunt atribuite împăratului Traian, fapt pe care suntem dispuşi să-l credem fără a avea o explicaţie sigură. Găsim pe teren - în realitate - un val de pământ care poartă prin tradiţia locului numele de *"Trajan's Wall"* şi care se întinde de la Constanţa la Rassova până la vechiul Axiopolis; această construcţie

poate fi urmărită în lungul liniei de cale ferată care urmează a se construi. Este foarte probabil ca acest val de pământ să fi fost construit în antichitate de împăratul Traian. Deoarece aceste probleme reprezintă o chestiune de care mai mulţi istorici se interesează, unele detalii la putem constata din notele Colonelului Biddulph asupra vechilor fortificaţii din vecinătatea oraşului Constanţa.

Constanţa. Am atins imediat linia de fortificaţii marcată astfel pe schiţa căpitanului Spratt pornind de la Ieniköy la Constanţa. Fortificaţiile cu profilele secţiunilor sunt date în figura alăturată. De la un capăt la altul oraşul este într-o stare bună, fiind fundat pe pământ ferm. Pantele nu sunt prea clare şi bine definite. La intervale de 400 sau 500 de metri există unele spaţii libere cu forme de relief (?, n.tr.) de cca 15 de metri lăţime, iar linia orizontului are un curs asemănător în întregul oraş, la fel ca în toată zona, indiferent de natura terenului.

La Constanţa se găsesc pe lângă ruinele romane, monede, pavaje şi coloane de marmură pe suprafeţe întinse. Linia de fortificaţiilor romane pare a fi o a doua linie de apărare din spre sud. Vom găsi drept fortificaţii cel puţin trei linii, primele două aproximativ egale una de alta mai spre nord, o a treia linie la o distanţă mai mare şi nu atât de bine definită ca primele două. Am mai întâlnit o fortificaţie (un Val al lui Traian) de piatră, asemănătoar cu un perete, chiar la ieşirea din Constanţa, acolo unde cele două linii de fortificaţii se ating reciproc. Diferenţa este izbitoare. *"Nu există urme pe piatră care pot fi văzute în prima linie de fortificaţii descrise mai înainte, dar în oraş se păstrează blocuri imense de 4 / 3 "* (picioare engleze, n.t.), *de 3 / 2 "* (idem) *de 3 / 2 "* (ibidem), *prelucrate pe care sunt cizelate unele bazoreliefuri. Desigur că acestea sunt rămăşiţele a ceea ce odată au fost uriaşee construcţii. Fiecare oraş (din partea locului, n.t) a scos în evidenţă câteva dintre ele, pentru că eu le-am întâlnit şi pe la Galaţi, pe unde au fost prezentate şi descrise ".* (v. Colonel Biddulph, MS.)

Coloniile romane. Istoricul latin Dio Cassius povesteşte că după cucerirea Daciei[1], Traian a stabilit colonii în noua provincie cucerită[2], dar suntem în imposibilitatea de a descoperi orice informaţie după care Constanţa s-ar fi plasat pe primul loc; la fel şi numele oraşului de la care împăraţii de mai târziu l-au preluat.

Se poate uşor înţelege că importanţa unui astfel de port şi în acelaşi timp un post înaintat şi fortificat de pe linia de frontieră, care în toate timpurile a fost expus incursiunilor hoardelor Scitice, trebuie să fi atras atenţia unui cap încoronat dotat cu talent şi personalitate cum a fost Traian. Gibbon ne spune, că "în al doilea" secol al erei creştine, Pontul Euxin era "păzit de şaizeci de nave"[3]; iar porturile sale cele mai bune trebuie să fi devenit staţii ale marinei imperiale. Putem prin urmare fără ezitare să concluzionăm că Traian a refăcut fortificaţiile vechiului oraş pe care se află astăzi locul oraşului Constanţa.

A.D. 104

Dio lib. Lxviii. See also Eutrop. Viii. 3,4; and Vict. Caes.xiii.4

Decline and Fall

Oraşul nu a fost propriu zis o Colonie Romană şi nu putea fi nici una dintre acele aşezări despre care istoricii relatează că au fost înfiinţate mai târziu de Regatul Dac; după cum vom putea dovedi mai departe, aceasta aşezare nu făcuse parte dintre cuceririle imperiului Roman.

Kustenjeh (Constanţa) şi împrejurimile din anul 1838
Planul de Ancoraj cuprinde fâşia de litoral intravilan cuprinsă între Capul Singol de la intrarea în Mamaia, până la punctul de astăzi de la Farul oraşului de la poarta 5 a portului. Oraşul a fost înconjurat de câteva linii de apărare consolidate pe formele naturale sau artificiale ale terenului.
De la sud spre nord:
I. Zidul de incintă
II. Linia movilelor artificiale din necropole convergente la poarta 3;
III. Linia Valurilor de pământ dobrogene la poarta 4 şi movila Avretuk Tepe de la blocul Capitol;
IV. Linia movilelor exterioare de la Cocoşu la nord până la faleza de la sud de la poarta 6 a portului;
Ridicarea hidrografică arată adâncimile naturale ale mării în picioare, accesele şi punctele de ancorare.

Coloniile greceşti. În oraş există urme de origine grecească cu multe secole mai devreme, stabilite fără îndoială de una dintre coloniile Milesiene sau Heracliote greceşti, înfiinţate pe coasta de sud - vest a Pontului Euxin, între anii 600 şi 560 BC[4] . Printre aceste colonii au fost *Histria* sau *Histropolis* aflată pe una din gurile Dunării (!); *Bizonis* şi *Tyras* (!) se aflau în apropierea promontoriului numit *Histrisia Acra* care este acum Capul Caliakra sau mai la Sud *Odessus*, Varna[5] oraşul modern.

[4] Grote's *History of Greece*, vol. iv. p. 37
[5] Cellarius, Geogr.Antiq.

Două aşezări greceşti poartă numele de Tomis. Dintre coloniile greceşti cu acest nume avem toate motivele să credem că pe locul ocupat de Constanţa - *Tomeos* sau *Tomis* s-a aflat locul unde a fost surghiunit poetul Ovidiu *Nasos-Tomaitanul*. Este fraza care-l însoţeşte pe Nasos spre locul său de exil; ori Constanţa care este identificat cu Tomis; pe harta pe care apare Tomisvar supranumit de turci *Baba*, este un loc care nu poate fi identic cu Constanţa. În altă parte d'Anville plasează Tomisul la Touzla Bay, loc aflat foarte puţin mai la sud de Constantina, sau Constantiana, după cum o scrie el.

Portul Constanţa în anul 1863

Obviective construite de Compania D.B.S.R.
Stânga, Atelierele de asamblări locomotive şi vagoane aduse din Anglia, 1859;
Mijloc, Gara din port, 1860 – 1861;
Mijloc, Remize pentru materiale, 1860 – 1861;
La dreapta, Cheiul din lemn pentru acostare, 1862;
Jetela (digul) de apărare şi de acostare, 1861 – 1864;
Nu se începuse construcţia Magaziilor Genoveze, 1864. Trenurile coborau în port cu mare greutate fiind pilotate pe la poarta 4. Abia după 1870 s-a construit liniile cu rebrusment din spatele Primăriei
Imagini după prof. de limba latină Carol Blum de la Liceul Mircea cel Bătrân din Constanţa;
A fost profesorul nostru în anul 1947, apoi a emigrat în Israel unde a murit în anul 1964.

WITH THE RUSSIANS—THE BOMBARDMENT OF KUSTENDJIE BY TURKISH IRONCLADS, JULY 30

La Constanţa începuse războiul Ruso – Turc dintre 1876 – 1878

Dobrogea şi oraşul Constanţa au fost ocupate de Armata Rusă la 1 iulie 1876;
Cotidianul britanic „The Globe" publică desenul unei lupte dintre navele militarea turceşti şi bateriile ruseşti
Armata Rusă a părăsit Dobrogea probabil la sfârşitul anului 1879.

Acurateţea acestor hărţi este confirmată de măsurătorile făcute după distanţele declarate de către Strabon, Arrian, Pliniu şi Ptolemeu – ori în special Arrian în periplul său fără egal pe această coastă, între cetatea Tomisului şi diverse alte locuri a căror

poziție este confirmată pe aceste hărți. Toate măsurătorile fixează Tomisul pe locul de astăzi de la Constanța. Conjectura dintre cele două așezări a făcut ca Nasos să fie deportat într-un port care aparținea ca locație de un oraș Tomis, ambele așezări fiind strâns învecinate.

Am putea reveni la subiect într-un Capitol viitor, care ne propune o scurtă descriere a comerțului Pontului Euxin timpuriu - care se pot continua cu expunerile noastre din istoria orașului Constanța.

Expulzarea lui Ovidiu. Când coloniile grecești din Europa și Asia au fost înglobate în Imperiul Roman în ultimele zile ale Republicii, așezările lor de pe această coastă au împărtășit aceeași soartă. Ele au devenit orașe de frontieră la Pontul Euxin din provincia *Moesia Inferior*. Că aceste colonii au fost dependente de imperiu încă din vremea lui Augustus, este dovedit de selectarea Tomisului ca loc de expulzare a poetului Ovidiu.

Apoi au venit în secolul următor cuceririle lui Traian, care a deschis drumul romanilor pe valea Dunării; și în continuare ne putem imagina că Traian, s-a folosit de poziția importantă pe care o avea Constanța în construirea de noi fortificații.

Imperiul Roman a început să decadă după ce triburile barbare au atacat pentru prima oară frontierele sale nordice și perioada în care și-a întemeiat o nouă apărare *printre construcțiile lui Justinian de la Constantina* în vremea Împăraților Bizantini; după aceea fortificațiile construite sau consolidate au fost totuși prea slabe pentru a respinge timp îndelungat atacurile barbarilor în câmp deschis; rămăseseră fără o apărare sigură sau o securitate de lungă durată în apărarea punctelor fortificate; în spatele acestor fortificații grupuri restrânse de provinciali săraci și izolați nu mai puteau găsi siguranță pentru ei sau pentru bunurilor acestora. Împăratul Justinian și-a împărțit în zadar cu multă generozitate comorile sale plătind aceste fortificații sau alte clădiri publice; despre această perioadă și construcțiile sale, Procopius ne-a lăsat o minunată carte. De la Belgrad la Pontul Euxin, de la confluența râului Sava până la gurile Dunării, se află o înlănțuire de peste optzeci de locuri fortificate printre care a fost fortificată și *Constantina*, care era inclusă în lista dată de Procopius[6] privind castelele construite sau consolidate pe întreaga lungime de pe

6

Portul şi oraşul Constanţa în anul 1878
după cpt. I. Caralea

În anul 1878, la data unirii Dobrogei la România, Compania engleză D.B.S.R. funcţiona de aproape 20 de ani. Pe linia ferată Cernavoda – Constanţa trenurile companiei aduceau cerealele colectate în Dobrogea sau cele trecute Dunărea, din Ialomiţa, cu barjele Companiei, pe la Cernavoda.

Oraşul Constanţa avea cca 6000 de locuitori care beneficiau de construcţiile şi dotările cu servicii ale Companiei engleze, clădiri care fuseseră construite pe faleza de vest a oraşului.

În desenul cpt. I. Caralea o garnitură de tren coboară pe rampa falezei spre port, la capătul liniei ferate: Pe traseul liniei se întâlneau Atelierele de Reparaţii locomotive şi vagoane (1859) cu coşul de fum al forjei; Depozitul de cereale cu 6 (şase) compartimente numite Magaziile Genoveze (1864); magazia de cereale supraetajată de pe cheiul de încărcare la vapor.

În oraş se pot vedea la stânga : Casele Harris (1,2,3), minaretul geamiei din Cartierul ţigănesc al oraşului; Gara de călători a oraşului (1860); o serie de clădiri obişnuite; minaretul geamiei Hunciar (1863); biserica bulgărească (Sf. Nicolae, 1878).

În bazinul portuar o serie de nave pescăreşti cu catarg acostate la cheiul (provizoriu): de carantină; o altă serie de nave tehnice (drăgi, şalande) ancorate în mijlocul bazinului; la cheiul portului este acostată o navă cu aburi care aşteaptă marfa.

coasta Pontului Euxin. Aceasta a fost o primă informaţie după care am putut să descoperim o serie de nume de cetăţi cu denumiri latine după care a fost corupt (în turceşte, n.t.) numele oraşului Constanţa, care pare să fi derivat din ultimul său nume latin Costanza; fără discuţie pe acelaşi loc a fost *Constantia, unul dintre oraşele fondate probabil de Constantin*! "Constantia pe Dunăre", după cum a fost menţionat oraşul de mai mulţi scriitori[7] bizantini, se pare că a fost fondat de către Împăratul Constantin cel Mare, intre anii 323 – 331 d.Chr, după expediţia lui la Dunăre impotriva Sciţilor, când se mai spune că a ridicat un pod de piatră peste Dunăre. Numele oraşului apare evident mai devreme decât în ştirile din timpul lui Justinian şi dă probabilitatea ca această presupunere să fie corectă iar oraşul care era construit deja trebuia numai restaurat; pentru a flata orgoliul împăratului l-au făcut fondator şi i-a dat numele lui.

Starea actuală la Constanţa. Oraşul nu şi-a meritat soarta deoarece în pofida construcţiilor de apărare ale lui Justinian, ca de altfel peste tot în Provinciile dunărene, a suferit invaziile succesive ale bulgarilor şi mai târziu ale hoardelor otomane ; în secolul al XIX –lea după ce dispăruse aproape complet, oraşul a rămas sub ocupaţia Ruşilor care păreau să fie mai puţin barbari, dar aceiaşi ruşi au desăvârşit ruinele de la Constanţa. Pe

7

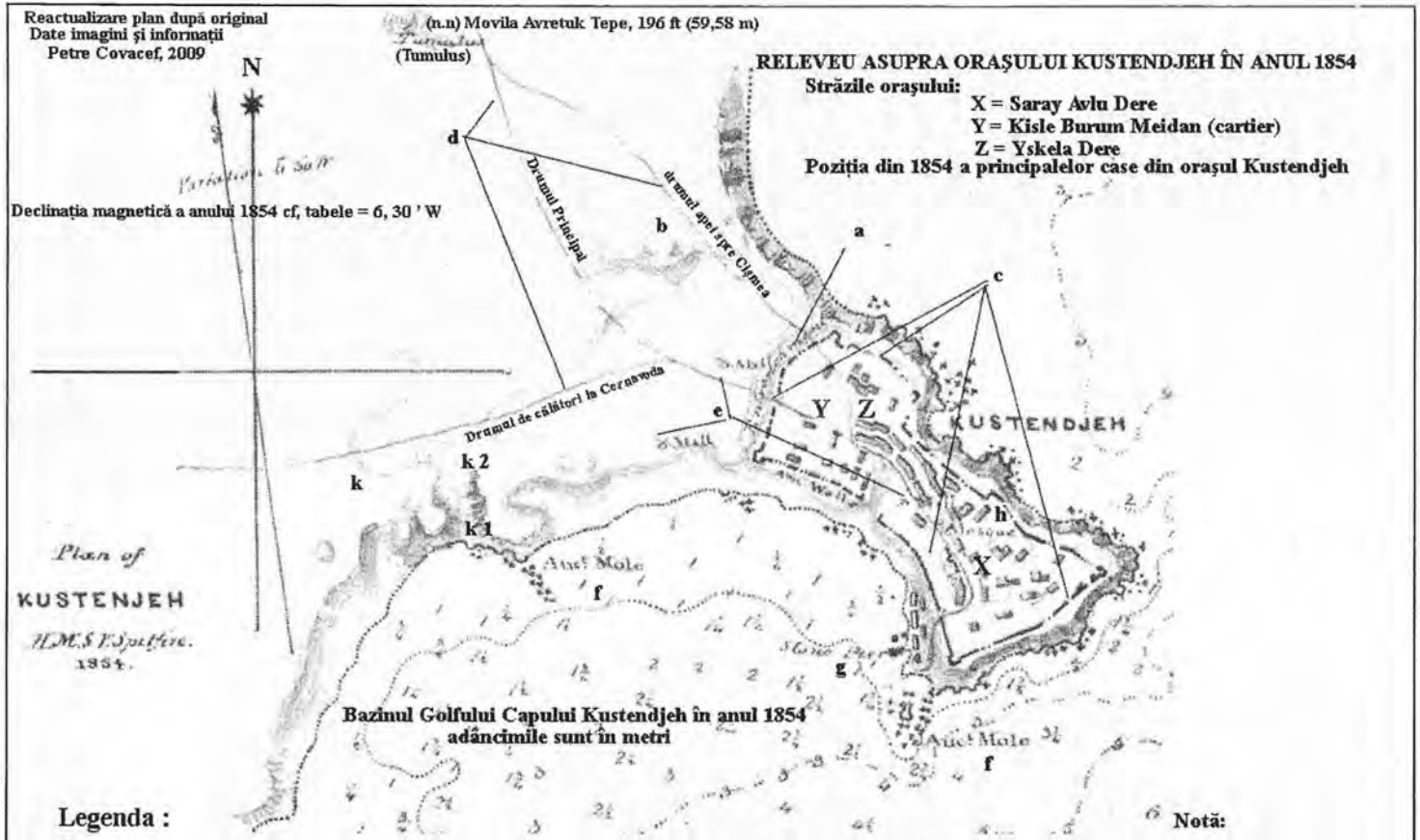
întreaga linie care însoţeşte cursul inferior al Dunării până la mare (*limes*, n.t.), nu există o cetate mai acătării în afară de Silistra (anticul Durostorum, n.t.), care se află în amonte. Războaiele ruseşti în provincie s-au purtat numai cu turcii. După unul dintre aceste războaie oraşul Constanţa a fost demolat (prin dinamitare în 1829, n.t.), iar după război, fosta populaţie alungată, s-a redus doar la 40 de locuitori. Cu toate acestea portul (Constanţa, n.t.) atrage încă o importantă cotă de comerţ a ţării. Pentru a îmbunătăţi şi propaga o parte din importanţa oraşului, pentru ca astfel să se ridice Constanţa dintre ruinele sale, oraşul va arăta că dintre avantajele sale naturale, să se evidenţieze în special meritele nou înfiinţatei Companii engleze: *"Danube and Black Sea Railway and Free Port"*.

Starea sa. Din orice punct de vedere ar fi analizat, nu se poate găsi un alt loc mai favorabil pentru un mare oraş comercial. Constanţa este susţinut de o mare parte a terenului înconjurător, care este deschis pe o întindere mare a câmpiei înconjurătoare; terenul produce culturi de cereale de bună calitate. Amplasamentul se găseşte pe un promontoriu care pătrunde adânc în mare (Capul Constanţa, n.t.); promontoriul formează o protecţie naturală împotriva vânturilor puternice de la N şi NE, adăpostind o suprafaţă mare de apă a unui golf natural, care prin dragare de adâncire şi excavaţii de lărgire, poate fi transformat cu un preţ din Planul turcesc cu caroiaje la Constantae cost moderat, într-un port sigur şi comod capabil de a primi nave de mare tonaj.

Situaţia în septembrie 1856. În timpul vizitei sale la Constanţa venind de la Constantinopol, Dl Gordon a fost însoţită de Lt. Col. Biddulph, RA, care era în concediu fără plată în calitatea sa de director al Telegrafului în Marea Neagră. La Constanţa au fost întâmpinaţi de către: D.l Barkley (J.T., n.t.), care era angajat în instalarea liniei telegrafice şi la întocmirea planurilor şi secţiunilor care pregăteau viitoarele lucrări; la fel de către: cpt. Stratt, R.N. trimis de Lordul Amiral în calitate de comandant al H.M.S. Medina; nava acorda asistenţă D.lui Gordon în misiunea de pregătire pentru construcţia portului. Colonelul Biddulph în virtutea sarcinilor sale a urmărit îndeaproape linia Dunării pe malurile Bulgariei, Moldovei şi Ţării Româneşti. El a studiat şi schiţat teritoriul dintre Cernavoda şi Constanţa.

Căpitanul Spratt a avut din momentul în care i-a fost încredinţată misiunea în Iulie 1854, (măsurători meteo, n.t.) asupra portului de la Constanţa şi asupra comunicaţiilor sale cu Dunărea, care a făcut ca după marea sa experienţa în Marea Neagră, avizul său în legătură cu acest subiect să devină foarte valoros.

Capitanul Sprat spune D.l Gordon în raportul său, "a rămas cu noi timp de trei zile în cursul cărora întregul proiect a fost discutat"; "a participat la stabilirea liniilor digurilor şi a molurilor, care au fost marcate cu geamanduri"; "sondajele detaliate făcute în viitorul bazin, precum şi cele normale pentru partea de adâncire a şenalului, au făcut ca determinarea volumului de dragaje să fie determinante la stabilirea evaluărilor".


Reactualizare plan după original
Date imagini şi informaţii
Petre Covacef, 2009
(n.n) Movila Avretuk Tepe, 196 ft (59,58 m)
(Tumulus)
N
Declinaţia magnetică a anului 1854 cf, tabele = 6, 30 ' W
RELEVEU ASUPRA ORAŞULUI KUSTENDJEH ÎN ANUL 1854
Străzile oraşului:
X = Saray Avlu Dere
Y = Kisle Burum Meidan (cartier)
Z = Yskela Dere
Poziţia din 1854 a principalelor case din oraşul Kustendjeh
Drumul Principal
Drumul apei spre Cişmea
Drumul de călători la Cernavoda
KUSTENDJEH
Plan of
KUSTENJEH
H.M.S.Sputtive.
1854.
Anc.t Mole
Bazinul Golfului Capului Kustendjeh în anul 1854
adâncimile sunt în metri

Legenda :

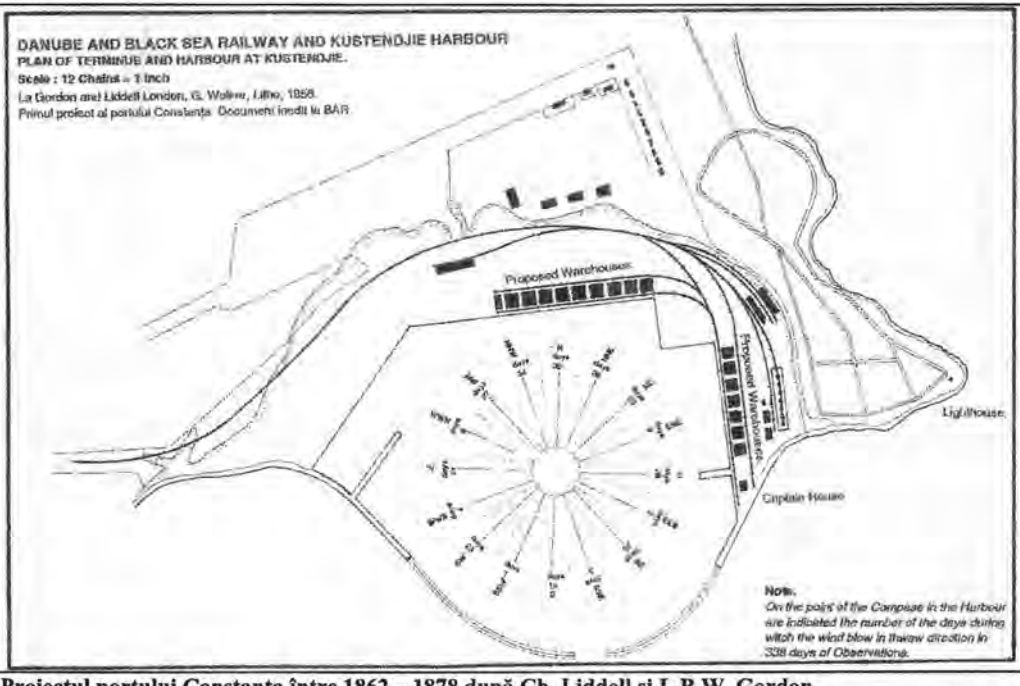
a. - 2 nd retrenchment = şanţ de apărare; poziţie întărită
b. - Est retrenchment = probabil prima poziţie întărită
c. - Anc.t wall = Traseul fundaţiei zidurilor antice reconstruite pe traseul antic (1822) şi dinamitate la sfârşitul războiului (1829).
d. - Traseul drumurilor de ieşire din oraş
e. - Industria oraşului, morile de vânt
f. - Anc.t mole ; Digurile portului antic
g. - Stone pier; Cheiul de acostare
h. - Mosque = Geamia Mahmudia demolată în 1903
k. - Viroaga de astăzi din strada Traian de la Poarta 3

Notă:

1. Viroaga de la P. 3, arată traseul regresiv al apei care a săpat-o;
2. În anul 1837, primarul Mahomed a spart digul dintre Valuri iar apa a format viroaga

Facilitățile portuare. Unul dintre punctele cele mai importante la care a aparticipat Căpitanul Spratt a fost stabilirea intrării în port; după discutarea problemei cu Căpitanul Spratt, suntem de părere că intrarea în port prin partea de nord-est este de mare importanță pentru confortul portuar. Cu o intrare în partea de nord-est portul este accesibil ca un port de refugiu, sub oricare vânt. Pe această direcție navele pot părăsi portul în condiții de siguranță, în orice condiții de vreme - mai ales spre partea de nord unde vânturile din est sunt dominante și care sunt vânturile echivalente cu cele de la Bosfor. Fără o intrare în partea de nord-est aceste avantaje nu pot fi obținute. Dacă nu ar exista intrarea dinspre nord-est, navele nu s-ar putea deplasa fără ajutorul remorcherelor cu aburi, putând să fie reținute în port uneori zile întregi ; se dorește să se renunțe la o intrare din spre Sud; la o intrare în partea de Sud ar exista riscul de a fi în imposibilitatea de manevră pe vânt plat mai ales între Constanța și Capul Tuzla.

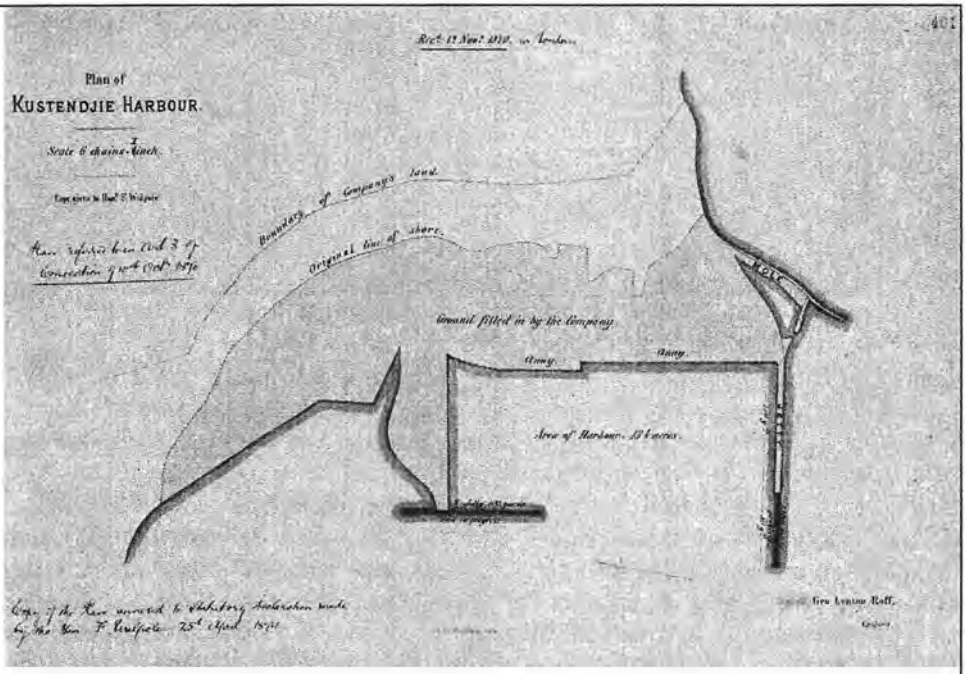
Adoptarea acestui mod de intrare în port, are totuși un impact foarte important asupra detaliilor de construcție din interiorul portului. Adoptând o intrare spre partea de nord-est, pe care o propunem să fie de 150 de metri lățime, utilizarea părții de sud-est a cheiului de debarcare este pierdută. Partea de sud-est a portului va avea doar un dig; "cheiurile trebuind să fie pe partea de nord-vest sau pe malurile falezelor, unde spațiu suplimentar fiind obținut prin derularea molurilor, așa cum se arată pe plan; obiecția privind intrarea spre Est ar putea fi într-o anumită măsură prevenită prin folosirea de remorchere cu aburi, dar, după ce a luat în considerare toate elementele variabile, considerăm cea mai recomandabilă soluție este să se adopte intrarea în port din spre nord-est.


DANUBE AND BLACK SEA RAILWAY AND KUSTENDJIE HARBOUR
PLAN OF TERMINUS AND HARBOUR AT KUSTENDJIE.
Scale : 12 Chains = 1 Inch
La Gordon and Liddell London, G. Wallen, Litho, 1858.
Primul proiect al portului Constanța. Documenti inedit la BAR
Proposed Warehouses
Proposed Warehouses
Lighthouse
Captain House
Note.
On the pairs of the Compass in the Harbour are indicated the number of the days during which the wind blow in thaway direction in 338 days of Observations.

Proiectul portului Constanța între 1862 – 1878 după Ch. Liddell și L.B.W. Gordon
în mijlocul bazinului Roza vânturilor de la Constanța stabilită între 1856 – 1857 de către aceiași Liddell și Gordon, locuitori ai orașului în acea perioadă. Numărul de zile favorabile este valabil și astăzi.

În scopul de a apăra intrarea contra vânturilor cât mai mult posibil, noi propunem ca un dig construit în prelungirea Capul Constanţa, urmează să fie efectuate în cele din urmă cu o lungime de "cinci braţe, stânjeni marini, (1 braţ = 1,82 m), n.t", sau de aproximativ 400 de metri în lungime. Spaţiul dintre acest dig şi prelungirea digului antic de la intrarea în port, poate fi pus la dispoziţie pentru multe scopuri. Aceasta poate fi uşor adâncit sau pur şi simplu umplut: extins, pentru a forma un avanport pentru navele care fac escală în timpul furtunilor din nord, sau "nivelate", pentru a forma teren de construcţie.

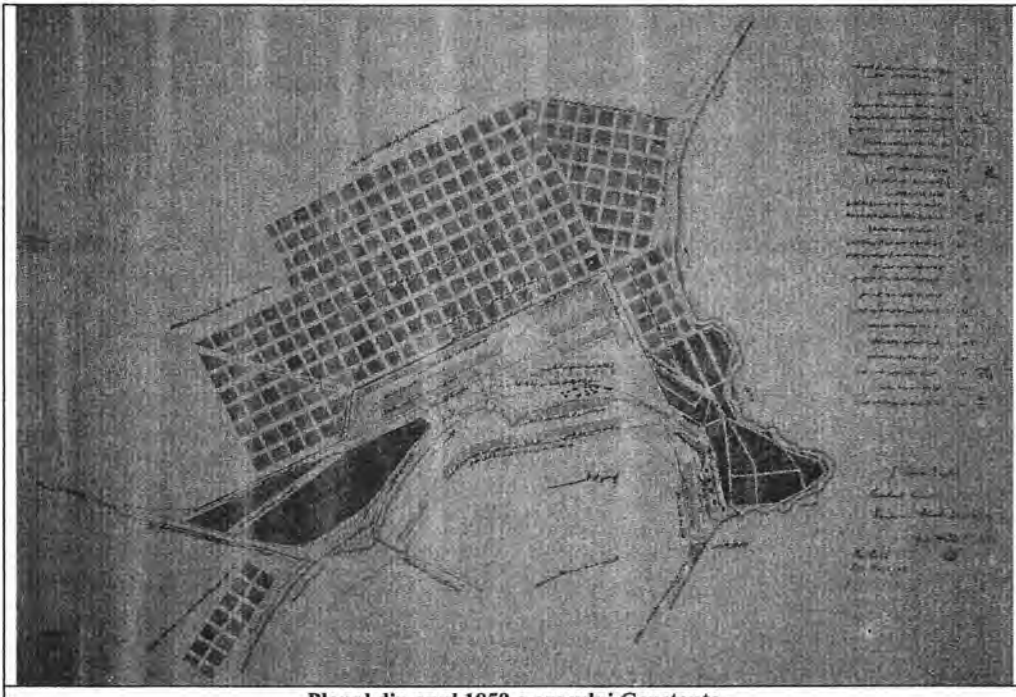
Pentru a profita de întreaga zonă protejată prin natura construcţiilor propuse, şi să se facă cheiuri disponibile pentru navele cu un pescaj de 14 la 17 picioare, adâncimea portului va fi de la 1 - 3 braţe (aprox 2 – 6 m, n.t.), vor trebui să se facă dragaje de adâncire la 6 m. Dacă va fi necesară o adâncime care va depăşi 17 picioare se va putea executa numai atunci când va fi necesară extinderea portului. Intrarea în port, şi zona de apă imediat din spatele digului, va avea 21 la 24 picioare adâncime, portul poate fi uşor reclasificat pentru o clasă superioară de nave. Adâncirea prin dragaj a portului se va face în nisip fin şi nisip cu cochilii de scoici, putându-se întâlni argilă şi rocă slabă, acest fapt conducând la ieftinirea lucrărilor.



Proiectul executat şi aflat în exploatare în anul 1870
v. la P.C. Portul lui Anghel Saligny, Constanţa 2004

Dacă portul se construieşte pe acest plan, acesta va deveni foarte curând disponibil pentru un trafic mare şi va avea în cele din urmă de aproximativ şase ori o suprafaţa mai mare de adăpostire decât Odessa, care are totuşi la intrare sau la ieşire o adâncime mai mare, pentru traficul de mărfuri expediate.

Facem aici aluzie la portul Odessa deoarece este singurul port de la Marea Neagră cu care putem face o comparaţie, sau cu cele de la Dunăre ori celor proiectate la mare.



Planul din anul 1859 a oraşului Constanţa

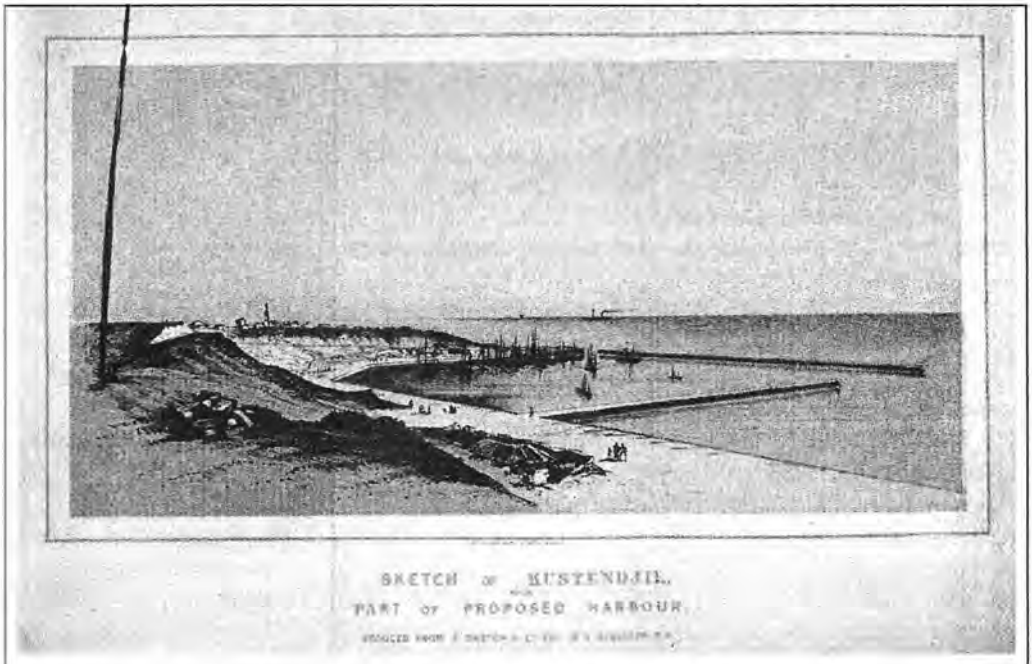
Situaţia concesionării terenului pentru construirea liniei ferate

Liniile caroiajelor şi liniile presupuse ale străzilor din peninsulă sunt propuneri ale inginerilor englezi pentru viitoarele străzi şi cartiere. În dreapta autograful lui J.T. Barkley.

Momentan nu dispunem de o traducere exactă din scrierea osmană a reperelor oraşului.

după Albumul V. Coman, D. Păuleanu, Moscheea Regală, Constanţa, 2010

Constanţa. Acum costurile încărcăturilor de la Odessa sunt în general cu o treime mai mici decât la Galaţi. Când încărcăturile pentru Anglia sunt de 8 s per quarter la Galaţi sau la Brăila, în acelaşi timp costul aceloraşi încărcături sunt de 5 s şi 4 d la Odessa. Acest lucru face o diferenţă de aproximativ 13 s la o tonă; dar pentru incărcături curente de 8 s la Odessa şi de 12 s la Galaţi sau la Brăila, apare o diferenţă de cost de aproximativ 20 s la tonă în favoarea Odessei.



Imagine originală a Portului Constanța (alegorie) după Th. Forester

Dar dacă şi pentru portul Constanța se face aceiaşi socoteală ca cea de mai sus, atunci diferența costurilor încărcăturilor dintre Galați sau Brăila va fi în favoarea sa raportat la cele indicate pentru Odessa, dar la Constanța intervine diferența cu 200 de mile mai puține până la Bosfor; *aceste 200 de mile salvând orice navă de partea cea mai periculoasă a Mării Negre.*

Diferența de distanță dintre cele două porturi este o cantitate enormă în transportul de mărfuri, fiind desigur în avantajul portului care încarcă mărfuri, unele taxe de depozitare, altele pentru transport de la Dunăre, fac diferențe procentuale în favoarea companiilor portului Constanța; un sold de capital în favoarea comercianților care vor prefera Constanța ca port de cereale la Marea Neagră pentru provinciile dunărene.

Adăugați avantajele la poziția portului Constanța care are o admirabilă situație pentru importurile acestor provincii, care era limitată de capacitatea (pescajul, n.t.) navelor care intrau pe Dunăre, de existența unui apropiat port de refugiu, noi având suficiente motive să construim acest port, chiar dacă unele taxe sunt mai puțin moderate, cu o bună legătură cu interiorul provinciilor, de existența traficului apropiat pe Dunăre, fără să adăugăm posibilitatea de racordare a portului la un viitor sistem feroviar. În ceea ce privește asigurarea de materiale pentru construcția portului, a molurilor şi a digurilor, există o abundență de piatră de bună calitate la Carasu (Medgidia, n.t.) şi Hasancea (Valul lui Traian), aflate pe viitoarea linie de cale ferată. Există, de asemenea la vreo treizeci de mile spre Sud, Capul Shabla (Şabla, Bulgaria n.t.), unde pot fi amenajate facilități de lucrări pentru transporturile maritime (eventual un Far, n.t.).

* * *

CAPITOLUL VI

LINIA DE CALE FERATĂ PROPUSĂ

– Traseul drumului Companiei Lloyd's de la Rasova la Kustendjie - Drumul francez. – Date din raportul inginerilor despre linia ferată - Estimarea costurilor la port şi la calea ferată.

„Construirea unui port sigur şi comod la Marea Neagră cu o cheltuială moderată, după cum spun domnii Liddell şi Gordon în raportul lor, pare fără îndoială să fie uşor de realizat la Kustendjie.

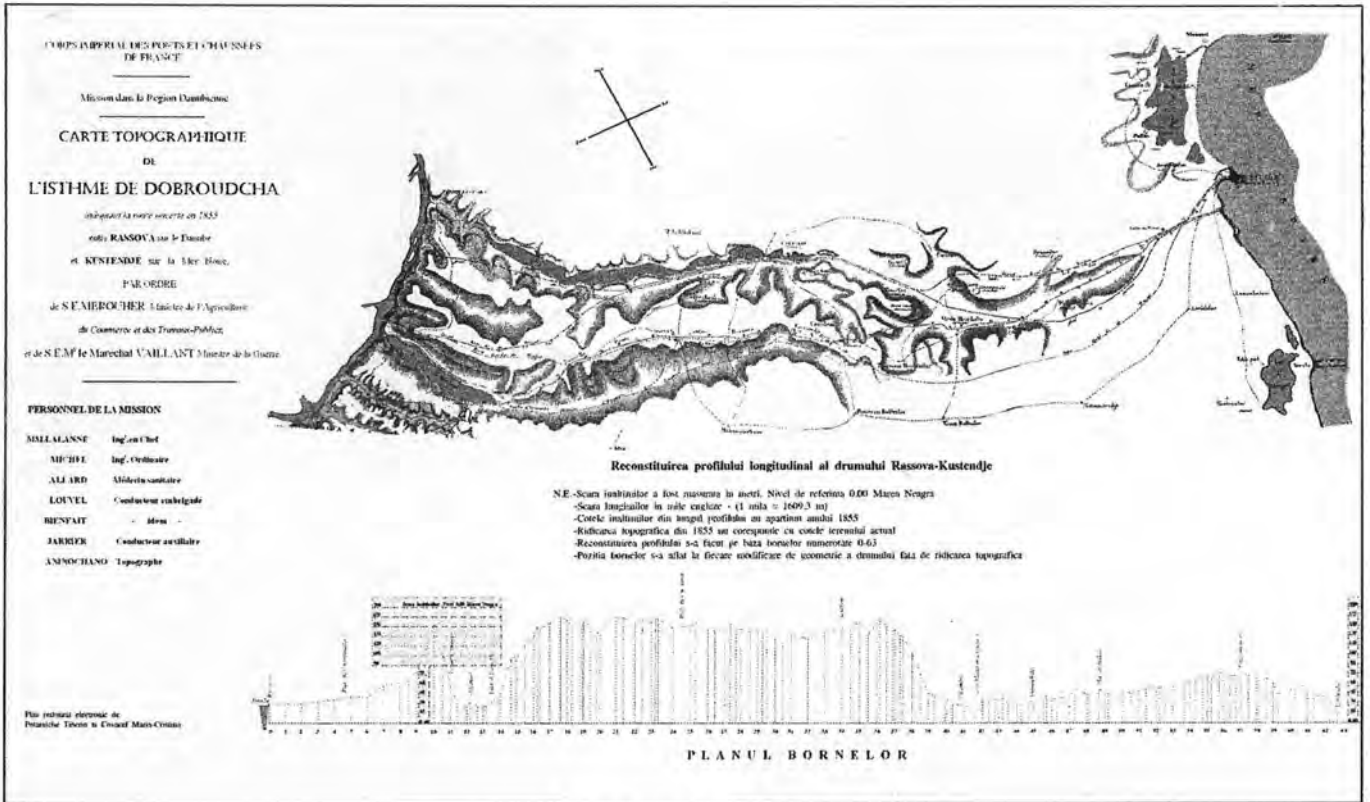
Linia de cale ferată propusă. Legarea acestui port cu Dunărea la Cernavoda printr-o cale ferată, se poate realiza doar în unele circumstanţe favorabile".

Diferitele autorităţi care au fost deja citate în acest Memoriu, arată că atât în antichitate cât şi în timpurile moderne, interesul a fost îndreptat spre dorinţa de a realiza această legătură fie printr-un Canal navigabil, fie spre un drum, dintre care să se aleagă pentru facilităţile fiecărei soluţii pe cea mai avantajoasă. Putem să adăugăm că soluţia unui drum a fost încercată acum douăzeci de ani pe *Drumul austriac al Companiei Lloyd's*, chiar de Agenţia Lloyd's de la Viena, pentru transportul călătorilor şi al mărfurilor în care sau cu trăsuri tractate de animale; soluţia a fost abandonată chiar de Agenţie deoarece nu a existat securitatea călătorilor şi nici certitudinea unor mărfuri suficiente pe relaţia dintre portul Kustendjie şi Cernavoda.

Drumul francez. De asemenea trebuie menţionat că în timpul războiului Crimeei, Armata Franceză a construit un drum („de care, de mers în coloană", n.t.) de la Rasova la Kustendjie, pe care s-a intenţionat aprovizionarea armatei cantonate în Dobrogea şi atragerea de mărfuri de pe

70

Dunăre, din Bulgaria, din Ţara Românească; sau pentru colectarea locală din câmpurile dobrogene a unor plante furajere necesare armatei care opera în Crimeea (v. la P.C. *„Povestea Farului Genovez, Souvenirs d'Orient*, vol. II, Ex Ponto, 2008). Acest drum este uşor de urmărit pe linia drumurilor de ţară, cu excepţia faptului că la pornirea de la Rasova de la km 0, drumul care urmăreşte cursul Dunării poate să se găsească sub inundaţii. O rampă foarte pronunţată pentru carele sau mai bine pus pentru posibilitatea animalelor de tracţiune la piese grele, face ca pe dealurile de la Ienikoi (fost sat lângă Rasova), drumul să devină greu de parcurs pe terenurile unor roci ascuţite nesemnalate.


CORPS IMPERIAL DES PONTS ET CHAUSSÉES DE FRANCE
Mission dans la Region Danubienne
CARTE TOPOGRAPHIQUE
DE
L'ISTHME DE DOBROUDCHA
indiquant la voie ouverte en 1855
entre RASSOVA sur le Danube
et KUSTENDJÉ sur la Mer Noire,
PAR ORDRE
de S.E.MAGNE Ministre de l'Agriculture
du Commerce et des Travaux-Publics
et de S.E.M.r le Maréchal VAILLANT Ministre de la Guerre
PERSONNEL DE LA MISSION
MALLALANNE Ingr en Chef
MICHEL Ingr. Ordinaire
ALLARD Médecin sanitaire
LOUVEL Conducteur auxiliaire
BIENFAIT - idem -
JARRIER Conducteur auxiliaire
ANNOCHANO Topographe
Reconstituirea profilului longitudinal al drumului Rassova-Kustendje
N.E.-Scara inaltimilor a fost masurata in metri. Nivel de referinta 0.00 Marea Neagra
-Scara lungimilor in mile englezе - (1 mila = 1609,3 m)
-Cotele inaltimilor din lungul profilului au apartinut anului 1855
-Ridicarea topografica din 1855 un corespunde cu cotele terenului actual
-Reconstituirea profilului s-a facut pe baza borurilor numerotate 0-63
-Pozitia borurilor s-a aflat la fiecare modificare de geometrie a drumului fata de ridicarea topografica
PLANUL BORNELOR

Valea Carasu în anul 1854.

Planul de situaţie al formelor de relief şi al *"Drumului Francez"* construit de ing. Ch. L. Lalanne în 1854.
Planul poartă denumirea de *"Planul Avril"* după numele Baronului Adolphe d'Avril, ambasadorul Franţei la Bucureşti, care l-a prezentat în numele Franţei la Academia Română în anul 1870.
v. la P.C. "Povestea Farului Genovez, Souvenirs d'Orient" vol. II, Constanţa, 2008.

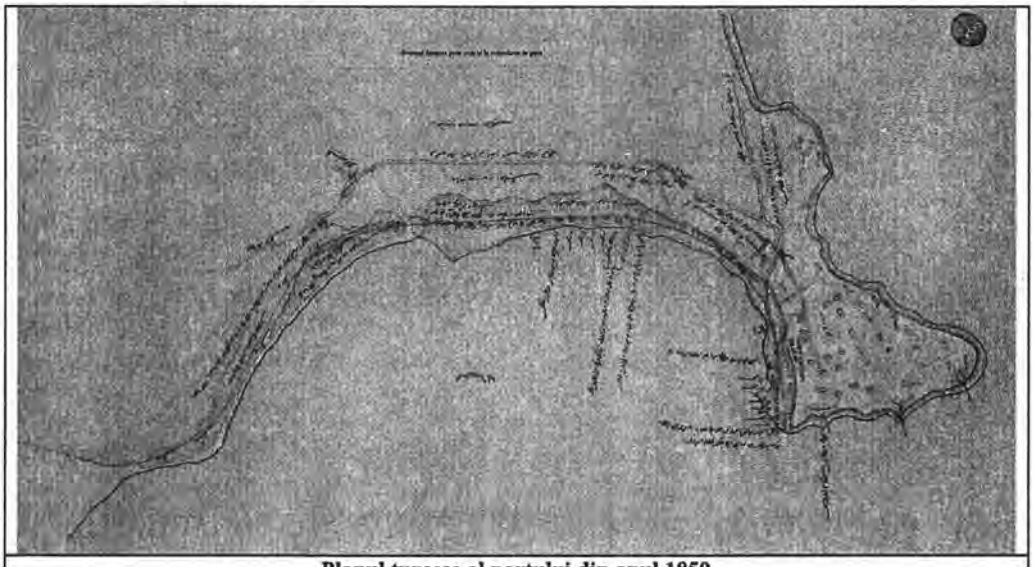
După aproximativ două mile drumul parcurge un platou şi apoi coboară spre Valea Carasu pe care o urmează. Lângă Kustendjie canale trapezoidale de scurgere sunt săpate pe fiecare parte, iar în apropiere de oraş drumul este săpat în coasta dealului cu o uşoară pantă spre port; aici o nivelare mai largă a dat posibilitatea ca să se amenajeze platforme de depozitare a baloturilor de fân, pe care Societatea & C (franceză, n. tr.) le exportă. Două debarcadere au fost construite spre apă pentru încărcarea fânului pe vapoare şi unde două depozite magazie stivuiesc baloturile de porumb[1] (nutreţ pentru animale, n. tr.). Personalul francez însărcinat cu aceste operaţiuni, staţionat la Kustendjie, nu a fost dispersat (octombrie 1855, cf. P.C., *Souvenirs d'Orient*, n. tr.) până când partea engleză a ajuns acolo; prezenţa francezilor la Constanţa a fost o oportunitate oferită de situaţie, pentru a obţine informaţii utile de la ei, (de la localnicii angajaţi ai francezilor, n. tr.), în primul rând legate de necesitatea liniei ferate; apoi despre preţul forţei de muncă, precum şi despre modul de procurare a mijloacelor pentru construcţia lucrării. Printre altele, s-a constatat că sub presiunea războiului (a rechiziţiilor de căruţe, animale de povară şi oameni adunaţi din toată Dobrogea, ordonate de către Turcia, n. tr.) şi a preţurilor de război, forţa de muncă (calificată, coordonată de ing. francez, Ch. Louis Lalanne, n. tr.) era suficientă de la drumul de la Rasova la Kustendjie

---

[1] Colonel Biddulph's Report to Messrs. Liddell and Gordon

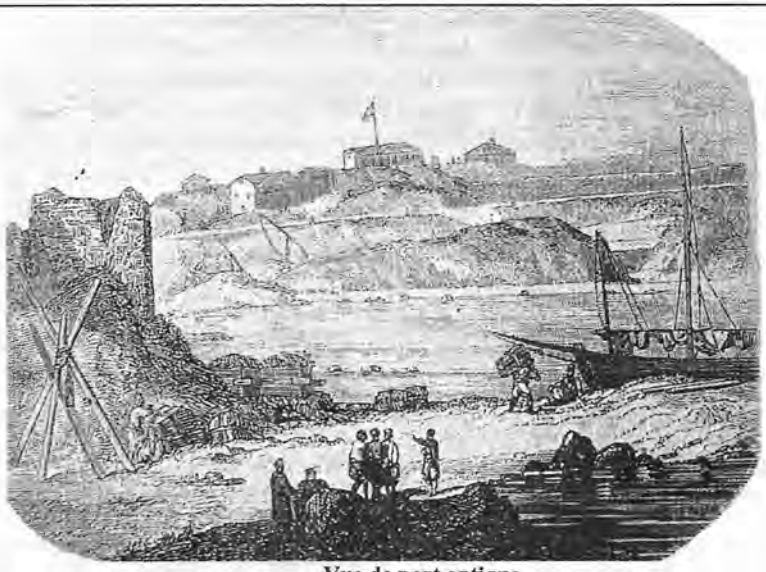
71

pentru organizarea activităţii, cu costuri de 2 s / cubic yard la o medie de transportare cu roaba la distanţa de 500 yarzi [2].



Planul turcesc al portului din anul 1859

Categoria de construcţii necesare pentru calea ferată a necesitat şi un bazin de apă la Tchernavoda care va fi prevăzut în următorul supliment de proiect care se va referi la: ***L. şi G's Raport privind linia ferată.*** - "Planuri şi detalii de cale ferată pregătite de către



Vue de port antique,
des falaises et de la route française a Kustendjé.
Dessin de M. Magaud d'après M. le docteur C. Allard.

Legenda noastră:

În prim plan se poate remarca, caracterul oriental al veşmintelor purtate de personaje. În anul 1854 atunci când localizăm desenul, mai multe personaje parlamentau încărcarea corăbiei, iar un hamal cără un balot cu furaje pe corabia cu destinaţia Crimeea.

În stânga se vede trepiedul mobil cu pârghie basculă, folosit la manipularea pieselor grele care se încărcau sau descărcau de pe corăbii. În spate, turnul antic al zidului de incintă roman, care închidea la vest intrarea în oraş. La baza turnului pe plaje, două blocuri din beton turnate care păstrau agrafele metalice, din plumb sau fontă, cu care se îmbinau blocurile sub apă a construcţiile de cheiuri.

În dreapta o corabie de tip *kaic turcesc*, navă comună în Marea Neagră, care avea pe catargul principal vela coborâtă pentru uscare. Al doilea catarg mobil de la prova era o bigă (braţ de macara) cu cele două raiuri de parâmă la o pastică (angrenaj). În marş biga era rabatată, fiind folosită doar în staţionare pentru încărcarea greutăţilor pe corabie.

În al doilea plan se văd cumpenele celor două fântâni cu cumpănă, cu apă bună de băut, care sunt desenate sub numele de *puits* (izvoare). Cele două fântâni scoteau apă bună de băut din Galeria Subterană. Pe conturul plajei se disting înşirate blocurile de piatră ale zidului de incintă identificat de arheologi.

Pe colinele oraşului o serie de construcţii de cazarmare a membrilor misiunii militare franceze, deasupra cărora flutura drapelul Franţei. Drumul francez care coboară spre punctul de încărcare al portului, urmează un traseu care se poate confunda cu actualul bd. al Marinarilor. În desenul anterior din anul 1859, Drumul francez avea traseul prin oraş şi coborârea de pe faleza oraşului la nivelul plajei bine conturată, detaliu care lipseşte din acest desen.

Drumul superior de pe marginea falezei, poate să fie actuala str. Traian figurat şi în planul anterior, şi probabil era drumul antic spre Callatis care ieşea pe deasupra turnului prin poarta Mangalia.

(v. P.C. *„Onomastica străzilor din Constanţa"*, Ex Ponto, Constaţa, 2010).

d-nii Barkley", care au fost litografiate să însoţească pe d-nii Liddell şi Gordon, care să nu facă necesară deschiderea proiectului de fiecare dată pentru verificări de caracteristici. Există, totuşi, unul sau două puncte de interes, în special cu referire la amplasamentul ales pentru linia ferată, care au nevoie de unele discuţii şi explicaţii.

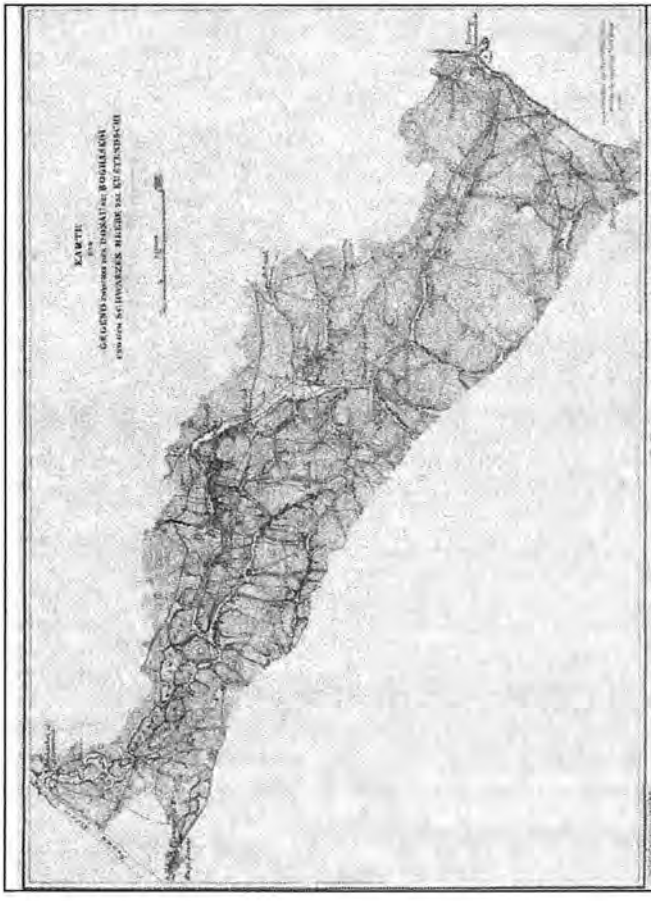
Valea Carasu. Linia ferată urmează să se construiască în lungul apei din Valea Carasu, până aproape de Alacap (Poarta Albă, n.t.).

Aceste ape din lacuri depind în întregime pe Dunăre care le alimentează cu apă, fiind de fapt un descărcător de nivele ale Dunării. Apa nu curge în lacuri, *nu din cel mai mic*, acesta primind de fapt evacuările din celelalte; este sigur că apa nu izvoreşte în ele şi că în oricare dintre ele, se face o egalizare de nivele în special

---

[2] Din informaţiile obţinute de la dl. Jarrier care era Inspector al Corpului Francez de *Poduri şi Şosele*, în ceea ce priveşte asigurarea forţei de muncă din Ţara Românească (Valachia), asigurări confirmate şi de către dl. Spitz Goldstein care era un experimentat constructor sau din informaţiile obţinute direct de pe plan local, salariile erau în jurul a 15 piaştri pentru o zi de muncă la muncitorii Valahi, indiferent de numărul lor, cu condiţia impusă de ei ca să nu fie înşelaţi; Nota priveşte Raportul d.lor Liddell şi Gordon, la p. 23.

toamna când evaporarea din timpul verii egalizează nivelurile.

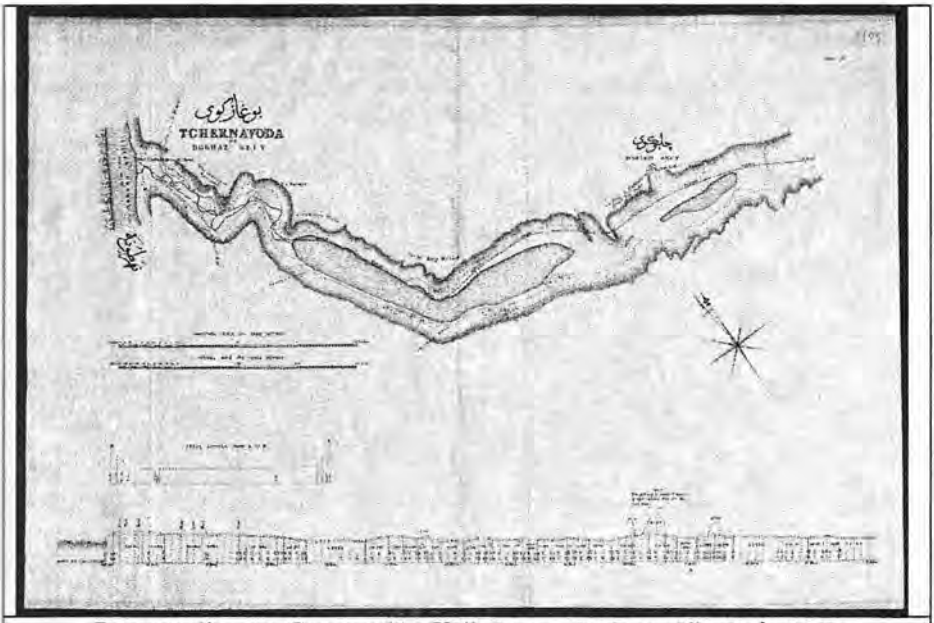


Ridicarea topografică a Văii Carasu făcută în anul 1840 de Mr. K.F. von Vincke.
Planul are doar importanţă istorică deoarece formele de relief au dispărut.
Pe acest traseu s-a construi Canalul Dunăre – Marea Neagră.

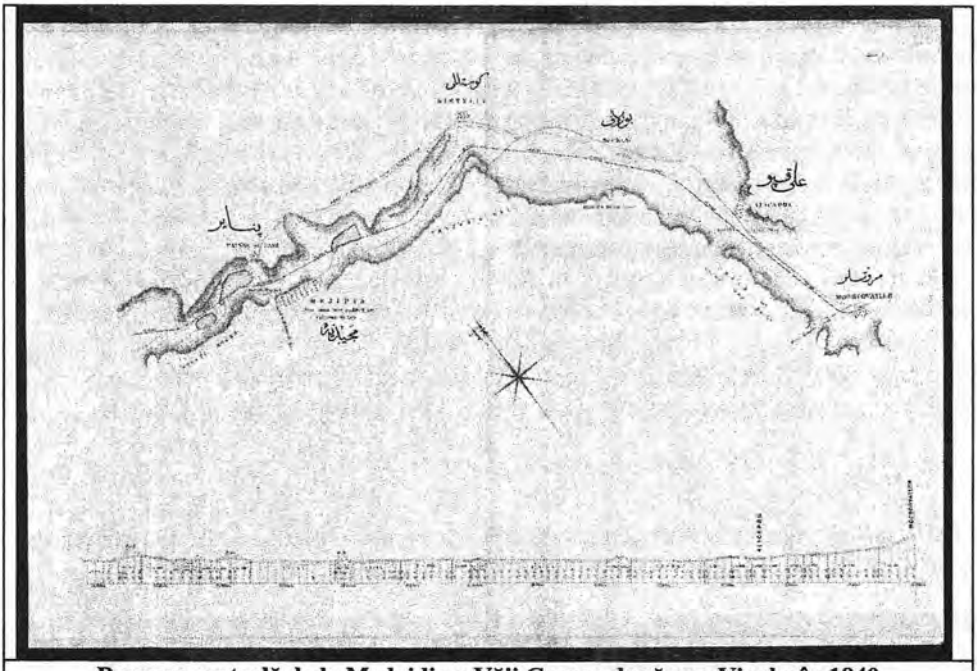
Nivelul apelor Dunării. Când domnii (fraţii) Barkley au făcut sondajul iar dl. Gordon s-a alăturat operaţiunii, Dunărea se găsea la un nivel neobişnuit de scăzut, cum a fost de fapt pe tot parcursul anului 1856. Acesta se poate observa deoarece nivelul apelor (din Valea sau lacul Carasu, n.t,) s-a aflat cu două picioare deasupra nivelului din Dunăre, dar care a fost repede egalizat prin evaporare. Canalul prin care comunică cu Dunărea este practic la acelaşi nivel. Există posibilitatea ca apele Dunării să deverseze din Dunăre în lac sau invers în funcţie de nivelul apei din fluviu. Când Dunărea este la cel mai scăzut nivel Valea Carasu este aproape uscată după cum arată planurile; mai este posibil ca lacul dincolo de Medgidia (oraşul Karasu), să fie alimentat din izvoare (informaţie inexactă; nu există aceste izvoare, n.t.). Acesta s-a observat în timpul *„inundaţiilor neobişnuite"* care au loc odată la trei – patru ani, când a fost creşterea de cca 5 m peste nivelul cel mai scăzut al Dunării. Nivelul mediu al lacului Carasu a fost cu 10 picioare (cca 3 m) mai jos faţă de aceste inundaţii neobişnuite. Calea ferată care se va construi

73

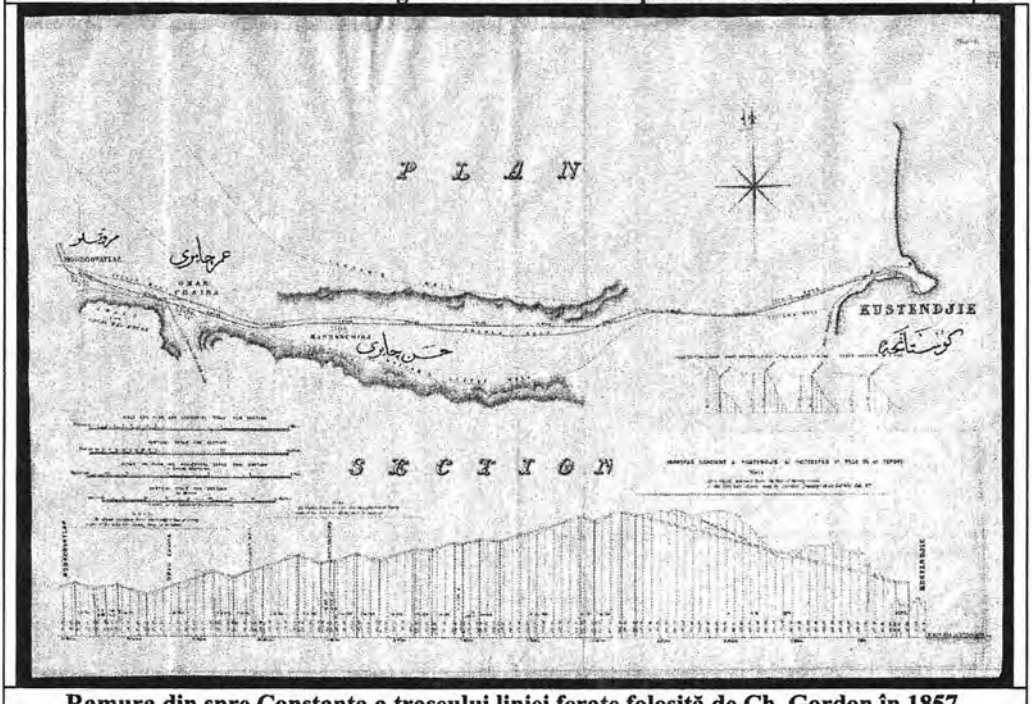
va păstra de-a lungul lacurilor marja, cotele de teren în creştere fiind tăiate şi nivelate, în scopul de a obţine o egalizare între pământ şi balast pentru construcţia acesteia.



Ramura din spre Cernavodă a Văii Carasu după von Vincke în 1840
Profilul longitudinal al traseului şi zona de racordare du Dunărea



Ramura centrală de la Medgidia a Văii Carasu după von Vincke în 1840



Ramura din spre Constanța a traseului liniei ferate folosită de Ch. Gordon în 1857.
Planul conține profilele longitudinale ale ridicării topografice a lui von Vincke din 1840.

Terasamente. Terasamentele pentru oricare tip de cale ferată va fi format variabil de la 4 la 6 picioare grosime din straturi succesive mărginite din şanţuri laterale care vor servi drept canale de drenare sau de inundare, atunci când este cazul.

Aici trebuie amintit că pe cea mai mare lungime trenul merge în siguranţă şi nu trebuie să fie fie foarte aspectuoasă ci cea mai bună obţinută. Prin devieri uşoare ici, colo, o suprafaţă mai plană poate fi găsită, şi observând nivelurile, ne aşteptăm să se obţină o linie cu o cantitate redusă de terasamente aşa cum este prezentată, dar cu pante în creştere faţă de Kustendjie, care să nu depăşească nicăieri 1 la 300. În cîteva puncte de schimbare de pantă sunt notate secţiunile.

K.A. Savitki, Construcţii de linii ferate, 1874, Galeria Tretiakov

În ceea ce priveşte pantele mai abrupte, spre culmea înaltă de la Kustendjie, ne propunem în mare măsură pentru a reduce costurile în măsura posibilităţilor, precum si pentru scurtarea timpului de constructie, să se adopte în primul rând, excavaţii pentru a se obţine o pantă de 1 la 200,

74

care urmează să se executate în continuare până la capăt. Taluzele vor avea pante de 0,5 : 1, până la 1 : 1. Umpluturile cu pante foarte mari.

Construirea unei linii ferate
Peisajul este asemănător cu cel dobrogean; oamenii au costume româneşti. Umplutura este mai înaltă decât terenul mlăştinos din jur; traversele nu sunt fasonate fiind tăiate direct din pădure; nefasonate.
Probabil că este vorba despre linia Cernavoda – Constanţa.

Balastarea liniei. "Balastarea cu piatră spartă a liniei trebuie să fie mai groasă spre Cernavoda. Cariera de calcar va fi în apropiere de Hasanlar (Valul lui Traian, n.t.), deoarece aici piatra poate fi uşor prelucrată, pentru a se face piatră spartă pentru balast. Deoarece sezonul ploios al provinciei este redus, toamna, credem că se poate folosi mai puţină piatră spartă pentru balastarea liniei decât în partea de vest a Europei, şi în plus, materialul mărunt din care s-au completat terasamentele înainte de balastare în locul nisipului, nu este nici nisipos, nici argilos şi devine suficient de compact, deşi uşor de compactat.

Planul de situaţie din 1860 al liniei ferate Cernavoda – Constanţa
După London Philatelist nr. 105 din 1995

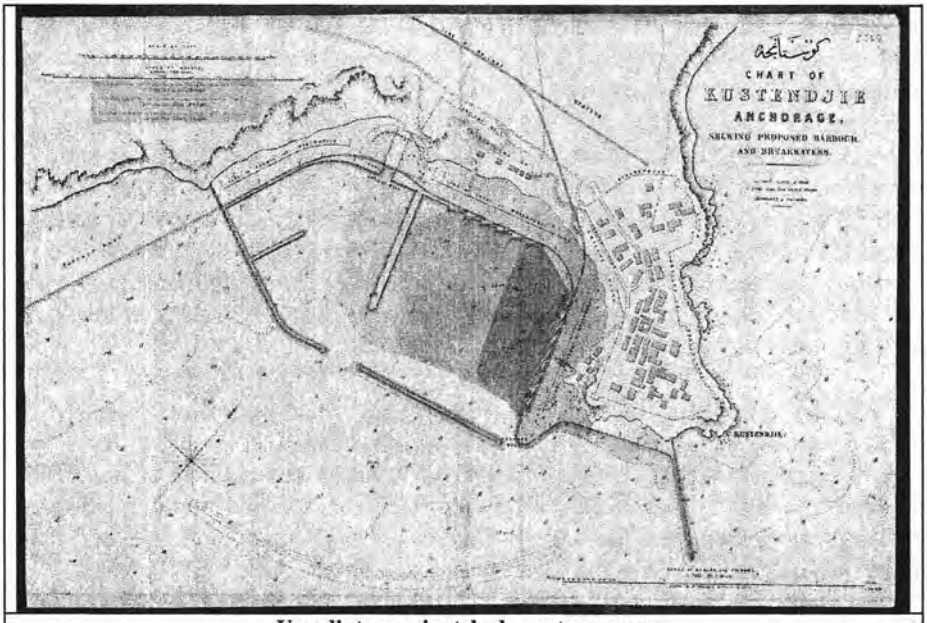
Aceste observaţii au fost făcute după constatările pe teren ale suprafeţei reale, faţă de observaţiile sumare de teren pe care s-a construit Drumul francez, după care nu s-au putut stabili pante sau excavaţii ale solului.

Traversele din lemn şi alte grinzi, bârne sau materiale mărunte. "Preţul de lemn, de tipul celor necesare pentru traverse sau grinzile de lemn, bârnele pentru debarcadere şi alte confecţii este scăzut şi este uşor transportat la faţa locului. Acesta poate fi adus la Karasu (Medgidia), sau pe rută ocolitoare la Kustendjie, deşi, cea mai mare cantitate se va folosi în jurul localităţii de la Karasu. Există posibilităţi de procurare a unor materiale necesare pe loc sau altele de adus pe apă cu şlepurile la Dunăre, majoritatea în lunile de vară : mai, iunie, iulie, august.

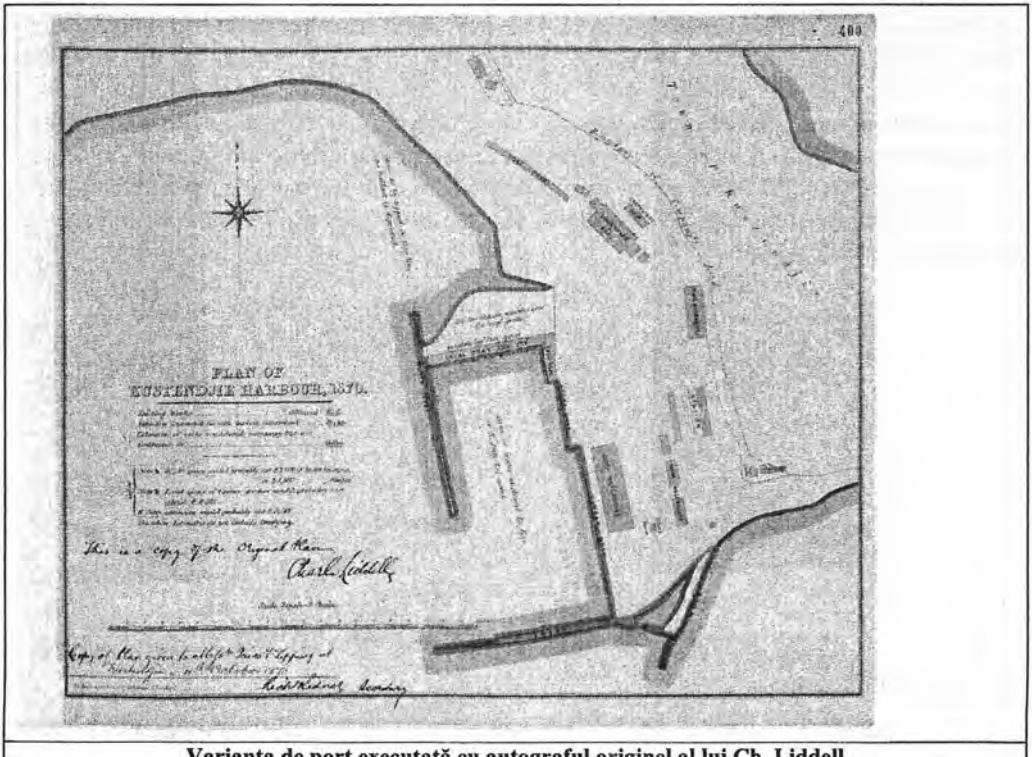
75

Un dig de 5 picioare înălţime va închide întreaga vale la Cernavoda iar o ecluză simplă va permite posibilitatea de reglare a înălţimii apei în lacuri; sau canalul închis care se va forma în spatele închiderii, va forma un bazin redus ca dimensiuni la Cernavoda care va putea fi folosit pentru dezvoltări ulterioare ale Companiei.

Micul bazin de la Tchernavoda urmează să fie puţin folosit după ce se va construi linia ferată ; mai târziu considerăm că va fi necesar ca bazin de legătură cu Dunărea ; în acest mic bazin se vor putea primi bărci şi barje care vor aduce cereale în tranzit de dincolo de Dunăre din Valahia spre Kustendjie; apoi acest bazin va oferi adăpost în timpul iernii pentru diferite remorchere, bărci şi barje, pe care compania va urma să le posede ca ataşae întreprinderii. Acest bazin ar fi destul de deschise la Dunăre şi din poziţia sa bine protejată de intemperii va depozita materiale de construcţie mai ieftine ; totuşi construcţia lui va necesita ceva mai mult timp pentru excavare şi unele materiale uşoare pentru execuţie. Ar trebui să fie prevăzute un număr de vagoane de cale ferată care ar putea aduce aceste materiale, pentru a fi folosite mai târziu de bărci şi barjele care vor transborda cereale.



Una dintre variantele de port propuse



Varianta de port executată cu autograful originel al lui Ch. Liddell

76

În acest mod bărci şi barje ale Companiei, la bordul cărora cerealele a fost încărcate, se vor afla sub custodia, protecţia şi supravegherea ofiţerilor Companiei până la Cernavoda, care de îndată ce sosesc în Bazin, se vor ocupa de problemele transbordării în siguranţă şi păstrării economice până la livrarea produselor. Am obţinut toate informaţiile reale cu privire la costurile forţei de muncă, precum şi a costurilor materialelor livrate la Kustendjie, pe care ne-am format estimările noastre.

Zidurile de chei. În funcţie de fiecare port, am estimat pentru zidurile de chei, al căror desen l-am stabilit pentru a fi construite foarte repede, că oferă ample garanţii de durabilitate. Pentru dig am stabilit în două secţiuni de execuţie (v.), una cu blocuri naturale mari pentru construcţiile de care au coronament de protecţie, sau de *beton*, la fel ca cele pentru cheiuri (moluri), folosite în Algeria, care să înlocuiască blocurile de piatră din această zonă. Altul, un dig, la fel ca splendidul dig adoptat la Fiume, înţelegând că avem informaţii detaliate despre costurile lor, toate la un loc formând o singură cale de a stabili cel mai eficient preţ de cost; nu putem părăsi ideia că valurile violente vor lovi distructiv digurile de la.

Estimările de costuri. Estimarea costurilor pentru Port inclusiv zidurile de chei, Digurile sparge val şi pentru dragaje cu drăgi cu maşini cu aburi, este de 64.798 Ls. Acest calcul se face presupunând că metoda adoptată la Alger poate să fie adoptată şi

77

la Kustendjie, numai că folosirea metodei de la Fiume, poate să facă o economie de 13.468 Ls. Reducerea cu 51,330 Ls inclusiv 9.000 Ls pentru partea de mecanizare a lucrărilor de construcţii. Pe baza aceloraşi estimări pentru extensii succesive ale portului, poate să se ajungă la finalizarea acestuia în patru sau cinci ani.
Estimările pentru calea ferată şi pentru bazin de barje de la Cernavoda, având în vedere în detaliile date de Domnii Liddell şi Gordon în Raportul lor, nu necesită comentarii. Acestea cuprind terasamente, protecţii, cale ferată principală, liniile secundare şi Cheiurile, Locuinţele muncitorilor, Clădirile staţiilor, depozitele, Casa pompelor cu aburi. "Preţurile sunt stabilite pentru în fiecare caz în parte, cu o marjă mai amplă pentru toate situaţiile neprevăzute".

REZUMATUL ESTIMARILOR.

Portul	£	64798
Linia ferată şi maşinile cu aburi	£	180148
Total	£	244946
Diverse şi neprevăzute 10 %	£	24494
Total general	£	269.440

***

CAPITOLUL VIII

COMERȚUL CU CEREALE ÎN MOLDOVA ŞI ȚARA ROMÂNEASCĂ

Fertility of ancient Dacia. - Represented on coins, and Trajan's Pillar, - lioman corn-trade. - Food for the people. - The present demand. - The great European corn-fields. - Trade of Odessa. - Exports to the Levant, Mediterranean, Belgium, France, and England. - CORN-TRADE OF MOLDAVIA AND WALLACHIA. - Their exports and imports. - The shipping employed. - Trade of Southern Russia with the United Kingdom. - Of Turkey. - Produce of Bulgaria, in corn, &c.

.....

*

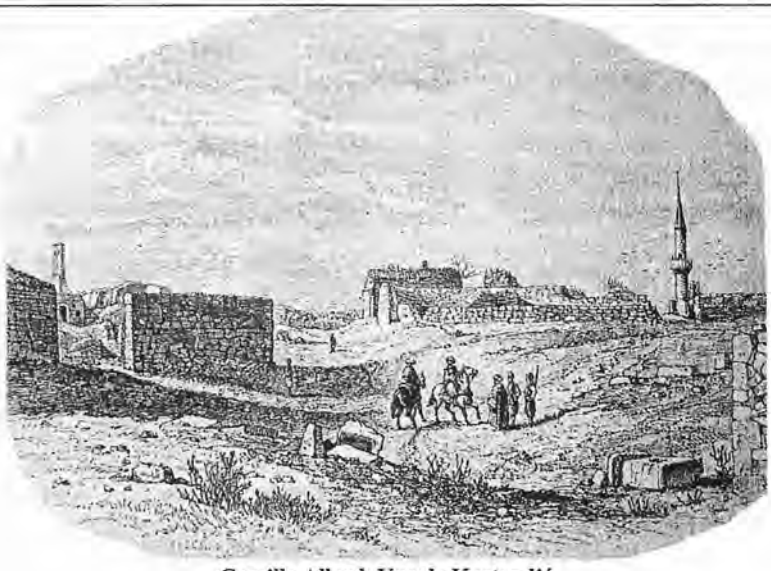
CAPITOLUL VIII

Extras din Sumar: Cerealele produse în Bulgaria (Dobrogea, n. tr.)
(Sumar care priveşte numai Dobrogea din Turcia europeană; mai departe la sfârşitul capitolului VIII, am întrerupt traducerea şi am păstrat numai titlurile paragrafelor spre o cursivitate a textului şi pentru a nu aglomera informaţiile cu date neesenţiale.)

Comerțul Turciei **(europene n. tr)** **–** ***Cerealele exportate din Bulgaria (Dobrogea).***

Comerțul Turciei. Comertul turcesc propriu zis cu Regatul Unit a crescut rapid în ultimii cinci ani, ultimii doi ani fiind cei mai importanți din serie. Exporturile de produse britanice sau ridicat la aproape două milioane (1937011 Ls) în anul 1851 şi se va ridica la peste cinci milioane şi jumătate (5639898 Ls) în 1855; aceste valori sunt în afara altor mărfuri străine sau coloniale estimate la suma de 400.000 Ls. Pe nici o listă examinată de noi nu am întâlnit nici un element care să fie legat de importurile din Turcia, mai ales în această stare de război. Bumbacul din această țară care este competitiv şi de bună calitate face parte dintre articolele care s-ar putea importa din Turcia, dar datele obținute sunt relativ neglijabile. Se crede că Turcia a exportat în anul 1851 1528855 Ls. şi în 1855 va atinge 3722983 Ls. Pânzeturile, lâna şi fierul sub formă brută sau prelucrate a sporit foarte mult în declarațiile oficiale. Cifrele sunt exacte în mare măsură, aceleaşi date referindu-se şi la cupru. Pe scurt tabelele oficiale descriu şi articole fabricate dar şi articole de galanterie şi de bijuterii, săpun şi articole de papetărie ori sticlă şi mătase aduse din China. Dacă ar exista informații despre alte articole manufacturate în Bulgaria le vom afla. Țăranul localnic ar şti despre ce este vorba; aici sunt câteva oraşe de provincie care ar putea absorbi multe dintre produseme noastre. Acestea fără îndoială vor pătrunde în provincie în mod direct în momentul în care Dobrogea ar avea un port bun. În prezent ea nu are nici unul demn de acest nume şi ne imaginăm că majoritatea importurilor sale sunt bunuri şi obiecte de lux din Austria şi Germania care sunt aduse cu vapoarele pe Dunăre.

Exporturile turceşti. În ceea ce priveşte exporturile din Turcia cazul este oarecum diferit. O mare parte din aceste exporturi constau în produse agricole, iar Bulgaria contribuie cu cantităţi considerabile în special toamna. Exporturile totale ale Turciei în Regatul Unit au fost evaluate în 1855 la 2294571 Ls. Pe listele enumerate se găsesc o gamă largă de produse. Nu să mă opresc asupra produselor esenţiale în care Bulgaria nu poate deţine priorităţi, cum ar fi mătasea, bureţii, uleiul de măsline, opiu, stafide, sau rubarbă, ci ne vom referi la unele produse în care ar putea deţine unele priorităţi printre produsele agricole. Cereale din toate tipurile exportate în Statele Unite în 1855 au fost 152000 quartere din care 80688 q a fost grâul. În acest an a fost un an



Camille Allard. Vue de Kustendjé

Legenda noastră:

Vedere parţială prin actuala Piaţă Ovidiu.

Construcţii specifice din perioadă făcute din piatră acoperite cu olane.

Făgaşul unei uliţe se desprinde pe traseul actual al str. Remus Opreanu, care pornea din Piaţa Ovidiu de astăzi.

În dreapta minaretul Geamiei Mahmudia care s-a aflat în acea vreme undeva la marginea platformei viitoarei pieţe. Sultanului Mahmud al II –lea (1808 – 1839) a dat bani între 1822 – 1826 oraşului pentru refacerea zidurilor şi pentru alte construcţii publice. În partea de nord a oraşului mai exista o geamie Sultan Mahmud şi o şcoală care formau un *Vacif* (o Fundaţie, O.N.G.).

În stânga turla farului pe amplasamentul lui din zilele noastre, construcţie mai veche a oraşului din anul 1822 distrus parţial de trupele ruseşti la părăsirea oraşului între 1829 – 1830. Se vede fosta intrare boltită în clădirea farului, care va fi restaurată. Ing. L.L. Lalanne care a construit Drumul francez, a angajat în 1855 pe Artin Aslan să refacă construcţia farului. Viitorul far care se va numi Farul Genovez după naţionalitatea genovezã a muncitorilor care l-au ridicat, a fost terminat şi p.i.f. în anul 1860, după ce a venit de la Viena *vigia* (cupola din cupru) a farului care se păstrează şi astăzi, împreună cu căldările cu parafină special preparate care se ardeau pentru lumina farului.

În imagine vestigii arheologice sunt împrăştiate peste tot.

În plan apropiat în dreapta jos un ghizd de fântână (un suitor) prin care se scotea apă potabilă din Galeria subteranã anticã a oraşului. Suitorul se află astăzi protejat în subsolul clădirii monumentale a Muzeului de Arheologie.

Cîteva personaje înarmate sunt îmbrăcate în veşminte orientale.

secetos. În anul 1851, în primul an al seriei de cinci ani analizați, Turcia a exportat în porturile britanice 420977 quartere (echivalent în măsură de greutate = 12,7 kg, n. tr.), din care 133998 q au fost grâne, iar în anul 1853, exporturi totale de 617983 q din care peste 228000 q de grâu. Valoarea cerealelor exportate în 1855 a fost calculată la peste 434000 Ls. Apoi un export de in şi de semințe de in în cantitate de 102000 quartere cu o valoare de 321000 Ls. Ciobanii au exportat lână de oaie de 604.000 lbs (echivalent pounds = 453,6 g, n. tr.)., evaluată la peste 22000 Ls. În 1853 peste 2.6 milioane lbs. au fost importate. Părul de capră (folosit la țesutul păturilor sau covoarelor, n. tr.) a fost exportat în cantitatea de 2871000 livre la o valoare de 284000 (?, n.n.). A fost exportat în 1855 o cantitate care a depăşit-o pe cea din 1853. Roibă, despre care am vorbit anterior s-a exportat o cantitate de 93000 cwts (livre). Cu o valoare de 246000 Ls s-a exportat tutun, din care 945000 livre au fost exportate în Anglia în 1852 şi 3387742 livre în 1854 apoi a scăzut în 1855 la 589000 livre.

***Produsele Bulgariei* (Dobrogei, n. tr).** Bulgaria produce sau este capabilă de a produce cu o mare abundență mai multe sortimente, dar ne vom limita observațiile noastre doar la cereale (grâne), vite, oi, materii prime, cam aceleaşi precum şi din toate Provinciile dunărene. O statistică privind această provincie aflată sub dominația turcească nu este uşor de întocmit[16]; suntem totuşi, în posesia unor informații viabile pentru a ne forma o idee, cel puțin la fel ca produsele din exporturile de cereale din Bulgaria. S-a constatat că producția şi capacitățile Bulgariei (Dobrogei, n. tr.) au crescut.

Exportul de cereale. Exporturile de cereale de la Varna ca şi din alte locuri cum ar fi Constanța,, a fost estimat de Excelența Sa vice-consulul englez la cel puțin 400.000 quartere pe an. Din acest total cantitatea exportată cu forțe proprii pe la Constanța sau pe la Mangalia, un portuleț aflat la câteva mile de Constanța, ar putea să depăşească 20000 quartere. În anul 1852 mai mult de 40000 quartere au fost exportate pe la Măcin, un port bulgar din Dobrogea, acolo unde se află ultima cotitură a Dunării. În ansamblu, față de raportul oficialului nostru de 400000 quartere de cereale exportate în Regatul Unit, se poate ajunge şi la un export de 600000 q într-un singur an, dacă avem în vedere că la Constantinopol se consumă doar 100000 q din Marea Neagră.

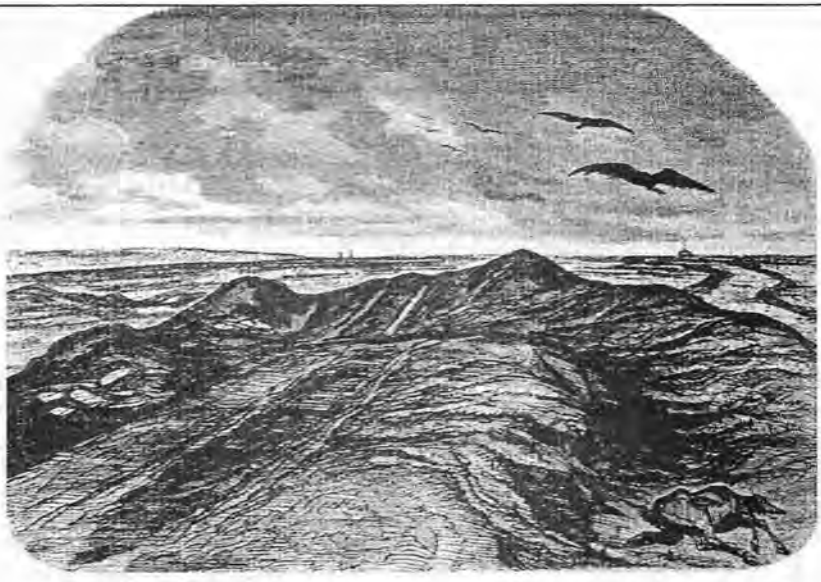
Se pare că nu avem nici un motiv să ne îndoim de estimările făcute de d.nii Liddel şi Gordon în raportul lor, pentru a lua cifra de 600000 q pe an drept valabilă .

***Alte produse*:** Seul de animale. Avem toată convingerea că seul de animale face parte dintre produsele agriculturii pastorale din Bulgaria (Dobrogea) care se poate colecta în Dobrogea şi se poate exporta pe la Varna. Inul şi semințele de in la fac parte dintre exporturile turceşti în Anglia, cu o valoare de peste 320.000 Ls la valorile din 1855. Cunoaştem că o parte din cele 102000 q de osânză exportate din Bulgaria (Dobrogea) s-a dovedit a fi un articol foarte valoros produs aici şi în celelalte provincii dunărene. Lâna de oaie. Aproape trei milioane de pounds au fost expediate în Anglia din porturile turceşti în 1852 şi 1853, dintre în mare măsură trebuie să fi fost produsă în Bulgaria (Dobrogea).

Noi nu mai putem adăuga nimic la aceste date comerciale ale Bulgariei, cu precizarea faptului că am fost informați de prieteni, care a devenit bine familiarizați cu Varna, atât în timpul cât şi după încheierea războiului, că acele cantități considerabile de animale, bovine şi ovine, cu unele cantități de vin, sunt toate expediate de aici. Bovine şi

vin. Noi credem că acelaşi lucru poate fi spus şi despre Constanţa sau alte porturi mai mici şi pe coasta Mării Negre.

Rezumat. Am văzut acum în relaţie cu o parte dintre cele mai importante zone care au legătură cu subiectul capitolului nostru, că în ziua de astăzi ca şi în trecut, chiar din cele mai vechi timpuri, populaţiile Europei de est au dorit să facă schimburi de



Camille Allard
Vue des fossés de Trajan au point de leur entre-croisement, aprés l'incendie des steppes.
Dessin de M. Valerio d'aprés le Docteur C. Allard. (Tiré de l'Illustration).

Legenda noastră:

Nu putem identifica cu siguranţă locaţia ilustraţiei de pe Valurile lui Traian.

Cele două repere care se disting la orizontul ilustraţiei, un monument cu cupolă şi cu un catarg înalt, precum şi cele două construcţii din stânga imaginii nu le putem plasa în peisajul Dobrogei.

Dacă ne folosim de titlul ilustraţiei, locaţia s-ar putea să se afle în locul viitoarei staţii C.F.R. de la Palas, acolo unde Valurile de pământ s-au intersectat, aproximativ ca în imagine.

De la acest punct două dintre Valurile de pământ au plecat paralale spre Kustundjé. Este posibil, ca de la cota + 56 a Staţiei Palas, să se fi putut distinge la 5 km distanţă la orizont, depărtare acceptabilă pentru un teren plat, un monument înalt de la Constanţa. Nu putem preciza care anume. Nici cele două repere din stânga.

Presupunem că este vorba despre o confuzie petrecută între desenatorul Valerio şi povestitirul C. Allard. Reperul din dreapta poate să fie privit dintr-o altă locaţie şi cu o altă direcţie, drept Monumentul de la Adamclisi descris în text de C. Allard.

Desenul foarte dramatic poartă urmele incendiilor devastatoare.

produse cu ţările mai dens populate din vestul Europei, cu cele mai îndepărtate zone ale continentului care nu pot furniza şi nu-şi pot acoperi deficitul din interior în continuă creştere de porumb.

După o privire rapidă în domeniile care privesc fertilitatea solului lor şi gradul lui de folosire, precum şi facilităţile privind tranzitul produselor pentru export, se poate constata că se poate satisface din această zonă a Europei, cererea pe o scară tot mai largă a produselor agricole, cereale sau alte produse. Mai sus (în prima parte a capitolului care nu a fost tradusă, n.tr) am analizat în detaliu capacităţile Provinciilor dunărene, ca zone producătoare de porumb pentru export în continuă dezvoltare, atât pe plan local cât şi cu ţările mai îndepărtate. Provinciile dunărene şi Dobrogea respectă tranzitul de cereale la fel ca şi ţările rivale lor din provinciile sudice a Rusiei, care sunt în legătură cu porturile Mării Negre.

S-a dovedit că cu toate dezavantajele naturale pe care le au, Valahia, Moldova şi Bulgaria (Dobrogea) au exportat tot timpul cantităţi considerabile de porumb care poate admite la export o creştere aproape nedefinită. În final orice fel de iniţiativă pentru un port care se înfiinţează (construieşte, n.n.) convenabil pe coasta Mării Negre, pentru care există căi de navigaţie deschise este de aplaudat. Acesta trebuie să aibă în vedere orice fel de construcţii pentru transporturi, drumuri, linii ferate sau canale, care să pună produsul la dispoziţia cumpărătorului interesat. Justificarea acestor construcţii este necesar să se facă cu referire numai la documentele oficiale sau în cel mai rău caz la informaţii credibile.

De asemenea s-a demonstrat în capitolul anterior că portul Constanţa cu amenajerile propuse, ce urmează să fie legat printr-o linie ferată cu Dunărea, va oferi toate facilităţile necesare pentru un comerţ intens; aceasta şi în măsura în care portul va avea construite toate amenajerile propuse, repede, ieftin şi uşor de exploatat. Atunci portul se va dovedi un succes.

Acum apar mai multe întrebări ce se pot concretiza în doar una singură: Cum pot fi hrănite în viitor populaţiile Europei ? Se pot afla răspunsurile doar prin viitoarele construcţii, care împreună cu stimulentele enumerate ale producţiilor şi împreună cu transporturile oferite de facilităţile în vecinătatea Dunării, ar fi şi un succes. Se mai poate ca un spor de polulaţie de 1,5 ori prin imigrare, să asigure până la 6-7 milioane quartere de cereale, doar pentru a asigura deficitul general din producţia europeană.

(Alte paragrafe, n.n.),

Problema profitului.

Falsele măsuri ale Guvernului turciei.

Adevăratele principii.

Abrogarea legilor englezeşti cu referire la porumb (Corn flakes, n.n.).

Acţiunile corecte ale Gouvernului turciei. Politica şi importanţa economică a zonei Bulgaria (Dobrogea, n. tr.) nu a rezultat din poziţia de până acum a guvernului. Importanţa economică a zonei avută în vedere de *Compania Căii Ferate de la Dunăre la Marea Neagră şi portul Constanţa,* a fost avută în vedere de Excelenţa Sa ambasadorul Regatului Unit la Poarta Imperială iar promotorul proiectelor a fost *Lordul Stratford de Redclife.* Lordul Stratford de Redclife a întâmpinat dificultăţi la obţinerea sprijinului dorit

la Constantinopole. Guvernul britanic a intervenit ferm pentru ca sporirea punctelor de export porumb din Turcia să se facă repede şi fără condiţii prealabile. *Ministrii turci.* S-a avut în vedere ca să se *mulţumească* anumitor miniştri cu vederi mai largi, luminate care pot sprijini acţiunile Companiei din Dobrogea.

Pentru a încheia. Ar fi absurd să presupunem că doar deschiderea liniilor de credit pentru construirea lucrărilor propuse va rezolva problemele. *Stimulente.* Nimic nu este mai greşit să se creadă că doar simpla participare la o misiune, o acţiune, o construcţie, va fi după un timp încununat de succes. Dar nici nu poate să fie insensibil la stimulente. Am citit de multe ori şi am auzit o vorbă locală: *acela care poate să facă să intre două săbii într-o teacă, este un mare şmecer* (*a cunning blade*, n. tr.). Este exact stimulentul prin care cel care poate aduce două baniţe de grâu pe marginea Dunării, poate să le înmulţească.

* * *

CAPITOLUL IX

TRAFIC ŞI VENITURI – (EVALUĂRI)

Comerţul cu cereale prin Dobrogea – Cernavoda punctul central al proiectului – Două proiecte concurente – O întrebare: Se poate construi un port şi un oraş la gura Sf. Gheorghe? – O propunere de cale ferată de la Rusciuc la Varna - Cheltuielile comerciale actuale. - Avantajele feroviare ale noului port – Estimarea exporturilor şi importurilor. - Estimare a veniturilor – Estimarea costurilor construcţiei de pe linia spre Varna - Pasagerii liniei ferate - Trafic între Europa şi Asia Centrală

.....

CAPITOLUL IX

Estras din Capitol care este tradus:

Comerţul cu cereale prin Dobrogea – Cernavoda punctul central al proiectului – Două proiecte concurente...; - O propunere de cale ferată de la Rusciuc la Varna - Estimarea costurilor construcţiei de pe linia spre Varna

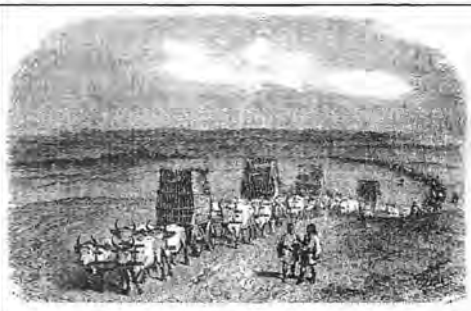
Analiza comerţului cu cereale. **Pentru a face o estimare a valorilor viitorului trafic pe linia ferată de la Cernavoda la Constanţa, cu veniturile care decurg din aceasta şi din taxele portuare, ar fi necesar să se analizeze în sistemul general de comerţ cu porumb adus din Provinciile dunărene, cât poate reprezenta cantitatea de porumb transportat pe linia ferată în comparaţie cu cantitatea de porumb care se poate transporta pe un posibil canal navigabil.**

O parte din aceste informaţii au fost analizate în timpul vizitei d.lui Gordon din 1856, iar rezultatul este înscris în Raportul pe care l-a întocmit împreună cu domnul Liddell şi pe care l-a prezentat directorilor Companiei. Următoarele date sunt extrase din Raportul intitulat: *Creşterea comerţului cu cereale pe Dunare după Tratatul de la Adrianopol din 1830* (1829, n.n.); acestă creştere riscă să se desfăşoare necontrolat.

Vestul Munteniei. **O mare parte din recoltele din vestul Ţării Româneşti de pe la Craiova sau de la Slatina sunt trimise spre Dunăre la Calafat şi cele din interior adus pe râul Jiu şi pe râul Olt cu bărcile, ori sunt transportate cu căruţele până la Dunăre; la Dunăre cerealele sunt transferate în barjele Companiei de Navigaţie cu Aburi pe Dunăre (Compania austriacă Lloyd, n.n.), pentru a fi duse în aval la Brăila pentru expediere pe mare. La Brăila cerealele sunt fie depozitate în magazii specializate fie sunt încărcate pe navele maritime.**

Muntenia de mijloc **(Câmpia Bărăganului, n. tr.). La mijlocul zonei care are oraşul Bucureşti în centru, cerealele sunt cultivate în mare măsură de-alungul râului Argeş şi Ialomiţa, de unde sunt transportate în mare măsură cu căruţele la Dunăre şi mai departe spre Izlaz, Giurgiu, Călăraşi, de-alungul Ialomiţei spre marile magazii de la Brăila, în cazul în care nu sunt încărcate direct în vapoare pentru transportul pe mare. În port la Brăila sau la Galaţi cerealele sunt depozitate sau transbordate direct în nave maritime.**

Bulgaria **(Dobrogea, n. tr.). În Bulgaria (Dobrogea) cerealele sunt duse chiar până la Rusciuc sau mai aproape la Silistra pentru a fi încărcate în bărci (ceamuri). Cerealele cultivate pe câmpurile din interiorul Dobrogei sunt duse cu carele tractate de vite mari până la Măcin.**



Care cu coşuri din nuiele şi convoi de care de transport cereale în Ţara Românească şi în Moldova.
Ilustraţii după Antoine Raffet în volumul lui Anatole de Demidof, Paris, 1853

Moldova. **Din Moldova cerealele sunt aduse pe râul Siret şi de pe afluenţii săi la Vale, dar cea mai mare parte este adusă cu convoaiele de care până la Galaţi. În port, cerealele dacă nu pot fi încărcate direct în vapoare sunt adăpostite în magazii pentru ca apoi să fie transferate în navele maritime. Galaţi şi Braila sunt porturi libere (*porto franco*, n. tr.) aşa cum sunt considerate de guvernele provinciilor (impropriu); cerealele şi seul nu pot fi importate din Ţara Românească pe la Galaţi în Moldova şi nici din Moldova în Ţara Românească pe la Braila, respectiva operaţiune fiind interzisă. Pentru a fii considerate porto franco cele două porturi ar trebui să monopolizeze 90 % din comercializarea acestor produse, subiect care pare a fi iluzoriu.**

Corăbii de mici dimensiuni pentru transportul cerealelor pe mare
Din cauza adâncimilor mici de la bara de la Sulina în medie de 2 – 3 m, aceste corăbii nu puteau transporta pe mare decât 300 – 500 t de cereale.
Sporirea adâncimilor la bara de la Sulina, pentru creşterea capacităţilor navelor de transport, a fost raţiunea pentru care s-a înfiinţat Comisia Europeană a Dunării prin Tratatul de la Paris din 1856.

Sistemul comercial al Provinciilor danubiene. **Mai întâi sistemul *schimburilor comerciale* pare a fi mai uşor fiind practicat direct de cultivatori; sistemul colectărilor de la producătorii individuali nu este organizat la nivelul comunelor sau a provinciilor. Acest sistem nu convine angrosiştilot şi transportatorilor în special celor cu corăbii, deoarece în fiecare din cele trei porturi Galaţi, Brăila sau Măcin, există riscul întârzierilor sau a lipsei de marfă disponibilă la cheul de încărcare. Dar este singurul sistem în care producătorul are control asupra mărfurilor sale. În al doilea rând *sistemul comercial pe bază de contracte ferme* al angrosiştilor de cereale sau alte mărfuri convenabil şi transportatorilor pe apă, spre Levant, Mediterana, Anglia, Franţa, sau Germania, nu poate fi asigurat ferm de producătorii şi transportatorii de la uscat. Sistemul schimburilor comerciale dă naştere la nenumărate pierderi, întârzieri şi aşteptări interminabile. Aici intervine şi autoritatea statului care are rolul de a taxa produsele aduse în port şi de constatare a fraudelor, a deşeurilor sau a pierderilor la fiecare transbordare. După cum se poate observa, cerealele, produse în Moldova, nu poate fi aduse În Ţara Românească, chiar numai pentru transportul pe apă. Nava care nu mai are marfă trebuie să se deplaseze într-un port vecin, din aceiaşi provincie unde se află cereale disponibile. Mai mult, negustorul de cereale care au reşedinţa la Galaţi, nu poate să primească alte cereale în acelaşi timp la Brăila şi să verifice calitatea sau starea fizică a lor, deoarece nu are acolo reşedinţa. Acest lucru poate să-l facă printr-un intermediar localnic. Acest mod de comerţ este incomod şi cheltuielile cu deplasarea navelor sunt suplimentare în alte porturi decât în portul de origine a angrosistului.**

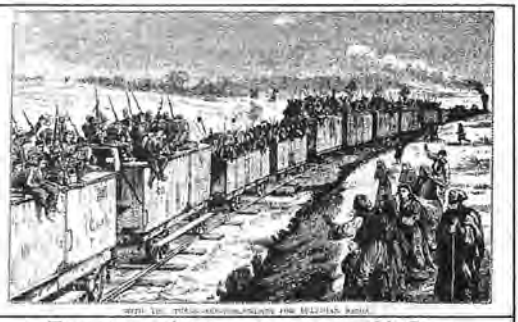
Costume tradiţionale din Moldova

O femeie Valahă şi o tătăroaică din Dobrogea

Aceste câteva observaţii sunt suficiente pentru a dovedi marele avantaj care va reveni comerţului prin instituirea unui bun reglement în portul liber şi spaţios de la Constanţa, unde cereale tuturor Provinciilor danubiene pot fi concentrate sau pot fi depozitate mult mai ieftin decât prin sistemul comercial de mai sus greoi şi scump.

Poziţia centrală a de la Cernavoda. **Întreaga cantitate de cereale din Ţara Româneşti poate trece prin Cernavoda, cu excepţia cerealelor care se scurg pe valea Ialomiţei. Dar vărsarea acestei văi se află doar cu treizeci de mile mai în aval pe Dunăre, şi de acolo cu un remorcher cu aburi ce se deplasează doar cu trei mile pe oră, poate aduce aceste cereale de pe Ialomiţa la Cernavoda, cu o cheltuială mai redusă decât ar putea să le ducă la Brăila în aval pe şaizeci de mile pentru transferarea pe vapor.**

Remorcher austriac cu aburi pe Dunăre



Trupe turceşti transportate cu trenul la Ruse

Remorcherele cu aburi. **Un sistem de remorchere cu aburi puţine la număr, vor fi în curând alocate comerţului cu cereale de la Galati. Într-adevăr acesta metodă a fost recomandată de către persoanele cu experienţă în comerţul cu cereale din acest port. Remorcherele cu abur ar trebui să fie puternice şi independente, pentru ca barjele încărcate cu cereale să ajungă remorcate până la Sulina. Acolo barjele să fie descărcate în nave maritime, şi să facă drumul retur goale la Galati. Nimic nu poate să ilustreze starea nenorocită de navigare de pe Dunăre mai bună decât următorul fapt: La Sulina sau pe traseu până la mare nu există posibilităţi de cazare a oamenilor de pe barje sau remorchere cu excepţia unui mic han sărăcăcios la Sulina. Acum distanta şi durata de deplasare pe apă de la Galaţi la Cernavoda, este aproximativ aceeaşi ca cea până la Sulina sau până la Sf. Gheorghe. Punctul Cernavoda nu va rămâne doar un debarcader la intrare ci va avea un port al său (bazinul despre care s-a vorbit anterior, n.n.), la fel cum şi Constanţa la mare va fi un port infinit mai mare şi mai avantajos pentru orice fel de comerţ. (v. Liddell şi Gordon, Raport, pp. 7-10).**

Un nou port la Sf. Gheorghe.

.....

Sf, Gheorghe nu are alte spaţii pentru construcţii de clădiri.

.....

Linia ferată propusă a se construi de la Rusciuc la Varna. **A fost prima**

propunere de construire a liniei ferate de la Rusciuc cu extremitatea la Varna. Anterior am precizat în Capitolul IV că la prima întrevedere dintre d.nii Lewis şi Gordon cu prilejul călătoriei lor la Constantinopole, pentru concesionarea liniei ferate de le Cernavoda la Constanţa, în discuţiile purtate cu oficialii turci, Fuad Paşa şi Estem Beg la care a participat şi d.l Jarrier, una dintre obiecţiuni la linia ferată respectivă a fost că Turcia era interesată şi avea în vedere, linia ferată de la Rusciuc la Schumla şi Varna. Obiecţia a fost respinsă deoarece Compania de capitalişti englezi (D.B.S.R.) era interesată să execute cu investiţii proprii linia ferată de la Cernavodă la Constanţa şi că această construcţie nu împiedica interesele Turciei de a ajunge cel mai repede de la Varna la Dunăre. *Comparaţia între cele două proiecte.* Obiectivele celor două proiecte sunt total diferite. Construcţia liniei de la Varna nu va abate traficul de cereale în special de porumb, de care depinde foarte mult comerţul de import – export de pe Dunăre. Acest trafic nu va abate în nici un caz traficul de călători de pe realaţia Constantinopole. Chiar dacă se pare că traficul pe la Constanţa pare ar fi mai ieftin şi cu un traseu pe uscat mai scurt. Totuşi linia ferată pe la Varna este în sine un bun mijloc de comunicare internă prin Bulgaria, asigurând o linie care trece printr-un district agricol întins, atingând pe traseu oraşe cu o populaţie numeroasă. Linia ferată mai este importantă şi din punct de vedere strategic deoarece face conectarea cetăţilor de la Varna şi de la Schumla cu linia Dunării.

În Raportul lor d-nii Liddell şi Gordon în legătură cu modul în care sunt tratate
cele două proiecte din punct de vedere comercial se spune: Am declarat că principalele surse ale liniei ferate spre Constanţa cunt cerealele din Principate care trebuiesc să fie transbordate peste Dunăre cu barjele. Linia ferată Rusciuc –Varna nu poate asigura acest trafic deoarece punctul de la Rusciuc se află cu 80 de mile în amonte de centrul de încărcare a cerealelor din Ţara Românească de la Cernavoda şi cu 170 de mile în amonte de portul Galaţi, unde este centrul comerţului de cereale din Moldova.

Cernavoda va deveni centrul de trafic al întregului comerţ de cereale de pe Dunăre şi după cum am mai spus mai sus, Compania D.B.S.R. poate stabili prin tarifele practicate direcţiile de transport în mai multe direcţii, prin Cernavoda spre Constanţa, pe Dunăre spre Sulina, condiţii care par imposibil de îndeplinit pe direcţia Rusciuc – Varna.

Despre distanţe dintre diferite puncte. **Conform celor scrise de dl. Jarrier, distanţa de la Rusciuc la Varna este de 280 km adică aproape 170 mile. Distanţa de la Cernavoda la Constanţa este de 38 mile. Distanţa pe Dunăre de la Rusciuc la Cernavoda este de 106 mile. Deci se construiesc linii ferate care însumează 136 km în comparaţie cu cei 106 mile de pe fluviu. Se pot construi două porturi la capetele liniilor ferate, la Constanţa şi la Varna, cu avantajul că vor fi foarte aproape de Bosfor. O diferenţă de cca 70 de mile apare la construcţia şi exploatarea liniilor ferate faţă de transportul pe fluviu, care se poate acoperi cu trenul în câteva ore, faţă de aproape două zile pe apă. Exact o călătorie din Franţa în Anglia şi retur.**

Evaluări. **Dl. Jarrier a informat pe dl Gordon că estimarea lui privind costurile liniei de la Ruschuck la Varna, lăsând varianta spre Schumla la o parte, este egală cu aproximativ 12.000 Ls/milă. Va fi necesară construirea a două tuneluri pe traseu, unul cu o lungime de trei *kilometri* sau de 3300 yarzi şi celălalt de aproximativ 2200 yarzi. O cheltuială deosebită va fi necesară pentru construirea a numeroase poduri, podeţe şi viaducte pe traseu. Având în vedere aceste costuri pe linia spre Varna, est imposibil ca această linie să fie preferată traficului de la Dunăre prin Cernavoda.**

Totuşi cantităţile mari de cereale care vor veni din Provinciile danubiene la capetele celor două linii ferate nu pot fi separate.

* * *

EVALUAREA GENERALĂ A LINIEI FERATE CERNAVODA – CONSTANŢA

S-au considerat consumurile specifice din normele actuale
S-a apreciat că valoarea Lirei sterline a crescut de 50 de ori
Se are în vedere raportul din zilele noastre 1,25 Ls/Euro

Nr.crt	Categorii de lucrări	Cantităţi Consumuri specifice	Preţuri unitare Preţuri specifice E/u.m.	Valori parţiale Euro/u.m.	Valoare totală Euro
1	2	3	4	5	6
1	Terasamente Cernavoda	23000 mc		700.000	700.000
2	Împrejmuiri	63.000 ml		170.000	170.000
3	Constr. Haltă la Cernavoda			80.000	80.000
4	Treceri de nivel, bariere, rigole, podeţe			100.000	100.000
5	Cale freată	63 km	77.820 Euro/km		4.875.000
	Din care:				
	Şină de cale ferată Consum specific	63.000 ml 77,80 tone/km	28.000 Euro/km		
	Material de fixare	75 kg/ml	400 Euro/km 4.100 Euro/km		
	Traverse din lemn Consum specific	1094 traverse/km	5 Euro/buc 5.450 Euro/km		
	Nisip şi Piatră spartă pt. balastare	3.060 mc/km	5 Euro/km 15.300 Euro/km		
	Manoperă	1094 treverse/km	5 Euro/buc 5.450 Euro/km		
	Transporturi materiale	130 t/km	160 Euro/km 19.500 Euro/km		
6	Linii ferate în	8 km			550.000

	port la Constanța				
7	**Locuințe de serviciu**				**300.000**
8	**Gări și Ateliere, Utileje și echipamente**				
	Gări de pasageri				**100.000**
	Atelier și Magazia Genoveză				**500.000**
	Utileje și Echipamente				**580.000**
9	**Material rulant**				**1.715.000**
	Locomotive	**6 buc**	**124.000 Euro/buc**		
	Vagoane de pasageri		**12.500 Euro/buc**		
	Vagoane de marfă	**250 buc**	**3.500 Euro/buc**		
	Furgoane basculante	**4 buc**	**6.200 Euro/buc**		
	Transport Anglia la Constanța	**1000 t**	**164 Euro/tonă**		
10	Total general				9.665.000

S-au considerat consumurile specifice din normele actuale
S-a apreciat că valoarea Lirei sterline a crescut de 50 de ori
Se are în vedere raportul din zilele noastre 1,25 Ls/Euro

Nr. crt	Categorii de lucrări	Cantități Consumuri specifice	Prețuri unitare Costuri specifice	Total parțial	Total lucrare
1	2	3	4	5	6
1	Cheiul de est	230 m			330.000
	Din care:				
	Beton de ciment de Santorin şi piatră spartă	3.800 mc	50 Euro/mc		
	Dragaj cu draga cu cupe în bazine	80.000 mc	1,1 Euro/mc		
	Pavaj din beton pe platforma din spatele cheiului	8.360 mc	7,5 Euro/mc		
2	Digul de apărare	240 m			1.215.000
	Din care varianta:				
	a Din prefabricate			1.215.000	
	Blocuri de beton	60 buc x 4,5 mc/b	65 Euro/ mc		
	Piatră în corpul digului	240 m x 50 mc/m	13 Euro/mc		
	Far metalic la capul digului			75.000	
	b Din chesoane			600.000	
	b Din piatră de carieră şi chesoane din beton	240 m x 100 mc/m	13 Euro/mc		
	Chesoane fără fund prefabricare	30 buc x	50 Euro/mc		
	Piatră de carieră în corpul digului	240 m x 75 mc/m	13 Euro/mc		
	Far metalic la capul digului			75.000	
3	Coronamente din beton la cheiul portului şi la diguri	600 m	1.100 Euro/m		660.000
4	Dragaje în bazinul portului	185.000 mc	2,75 Euro/mc		500.000
5	Utilaje				440.000
	Dragă cu cupe	1 buc		200.000	

	Şalande cu clapete	**10 buc**		**75.000**	
	Remorcher	**1 buc**		**165.000**	
6	**Accesorii de cheiuri la acostare**			**80.000**	**80.000**
	Total port				3.220.000

EVALUAREA GENERALĂ A INVESTIŢIILOR DIN DOBROGEA

Categoria de lucrări	**Valori în Lire sterline în 1857**	**Echivalentul de astăzi în Euro**
Investiţii directe în Dobrogea		
În linia ferată Cernavodă - Constanţa	**180.148**	**9.665.000**
În construirea portului Constanţa	**64.798**	**3.220.000**
Total cheltuieli directe	**244.946**	**12.885.000**
Diverse şi neprevăzute 10%		
Investiţii acceptate de acţionari	**300.000**	**30.000.000**
Valori comparabile		
Amortizarea investiţiei	**10 ani**	
Trafic	**220.000 t/an**	

300.000 Ls : 10 ani :220.000 t/an = 0,13 Ls/t-an

Sursa: „Report on the proposed railway betweeb the Danube and the Black Sea (from Tchernovoda to Kustendjie), and a free port at Kustendjie.", by Messrs. Liddell and Gordon, London, 1857

CAPITOLUL X

EMIGRAŢIA*

Colonişti în Provinciile danubiene - Facilităţi de emigrare în America sau Australia – Elementul britanic - Statistica emigranţilor irlandezi şi germani. - Colonistii germani - Mişcarea spre Europa Centrală - Întoarcerea spre est - Rezultatele valoroase ale emigrării.

Raportul domnilor Liddell şi Gordon arată că printre obiectivele de promovare a căilor ferate şi a porturilor la Marea Neagră apare cu un rol secundar dar foarte important, faptul că în general populaţia este săracă.
Motivul subsidiar poate determina o venire a populaţiei în Dobrogea şi în Bulgaria de Est, care în mod firesc are renumele de a fi una dintre cele mai bogate provincii din Europa privind producţia de porumb şi de creştere a ovinelor, bovinelor şi a cailor. Cu mulţi ani în urmă, arată Capitanul Spencer, un du-te vino neîntrerupt din Moldo-Valahia a fost încurajat de Regulamentului organic, care avea să permită străinilor de provincie să fie naturalizaţi şi încurajaţi în achiziţionarea terenurilor; sistemul a oferit fără îndoială ispite puternice pentru toţi străinii ca să se stabilească într-o ţară, în care terenul avea aproape acelaşi preţ ca şi în drumurile fără întoarcere ale Americii. *Condiţii de colonizare.* Dar care om din Occidentul civilizat, continuă căpitanul Spencer, ar dori o casă într-o ţară în care Rusia este o putere protectoare sau în Turcia, atâta timp cât legiuitorii celor două ţări persistă în refuzul de a accepta drepturi politice şi sociale pentru un creştin ?
bars

Eliminarea condiţionărilor. Îndepărtarea acestor condiţionări pentru o nouă viaţă în sistemul stagnant din Imperiul Otoman, a fost una dintre rezultatele fericite ale ultimului război. Odată acest lucru îndeplinit, continuă căpitanul Spencer, este mai mult decât probabil ca multitudinea oamenilor pricepuţi cu chemare spre comerţ, aşteaptă la fel ca în Vestul civilizat, avantajele oferite de ţările de adopţie[1].

Emigrarea în America şi Australia. În timp ce mari mase din populaţia vechilor ţări europene, originari din Anglia, Scoţia, Irlanda şi Germania, urmează să-şi abandoneze casele lor în căutarea locului de muncă favorabil, alte categorii îşi folosesc munca pentru a strânge bani în pădurile din America sau în sălbătica Australie. Se pare că până în prezent deşi au străbătut mai mult de un sfert din lungimea pământului, nu au găsit resursele necesare şi departe de a fi epuizate, continuă să le exploreze.

---

* **Capitolul X este interesant pentru subiectul liniei ferate doar în prima parte. A doua parte nu se traduce. (N.A.)**

Se pare că a apărut o nouă regiune virgină în Est? Desigur, câteva direcţii ale fluxurilor de emigraţie ar putea fi deturnate spre Est pentru a oferi aventurierilor o egală sau o mai avantajoasă direcţie, cu probleme mai mici în privinţa riscurilor, cu consumuri reduse fără pierdere de vreme decât călătoria spre America sau Australia.
După ce a făcut cunoştinţă cu natura terenurilor, a climei şi cu perspectiva productivităţii din câmpiile spălate de Dunăre şi afluenţii săi, este inutil de a mai pomeni despre avantajele colonizării în această parte de lume, pentru emigranţii implicaţi în acest proces. Putem adăuga că aptitudinile şi priceperea lor, ar avea forţa unui exemplu, fără să se amestece cu populaţia indigenă. Rezultatul acestor aptitudini sau a exemplului ar avea efectul creşterii cererii pentru produsele din ţara de origine. Primul pas într-o ţară, spune Adam Smith, este agricultura şi orice acţiune care ar tinde să crească producţia agricolă şi a produselor solului care trebuie să creeze valoare. De aici valoarea creiază vrei nu vrei schimburi comerciale şi comerţ.

Elementul Britanic. Nu ne simţim atraşi de elementele care fac parte în mare măsură din noul curent al emigraţiei. Emigranţii britanici fac parte din clasele de jos fiind urmaţi de cei fără căpătâi**.

* * *

** **În continuare Capitolul X nu mai prezintă interes pentru subiectul cărţii de faţă.**

171

CAPITOLUL XI

IMPORTANȚA STRATEGICĂ A ORAȘULUI CONSTANȚA

Evoluția unor idei de la Traian la Napoleon – Un lanț de cetăți pe Dunăre – Campania Rusă dintre 1828-1829 – Decăderea orașului Constanța – Constatările lui von Moltke – Un oraș și un port într-o asemenea poziție are o valoare strategică – Memoriul Lt. Col. Biddulph RA referitor la posibilitățile orașului și construcțiile necesare.

De la Traian la Napoleon. Se pare că într-un capitol[1] din lucrarea lui Thiers **Istoria Consulatului și a Imperiului,** Napoleon I a sfătuit guvernul Turciei să nu cedeze Principatele (danubiene, n.tr.) Rusiei și să reziste la pretențiile rușilor de a muta frontiera stabilită în Basarabia, undeva mai spre sud pe Valea Carasu spre Constanța.

Importanța strategică a viitoarelor operațiuni de pe linia Dunării și mai ales valoarea porului Constanța ca punct de asigurare cu materiale de război, a fost dovedită de către Ruși în deschiderea campaniei din 1828, despre care vom discuta în continuare.

Se pare că politic a fost asigurată siguranța Imperiului

---

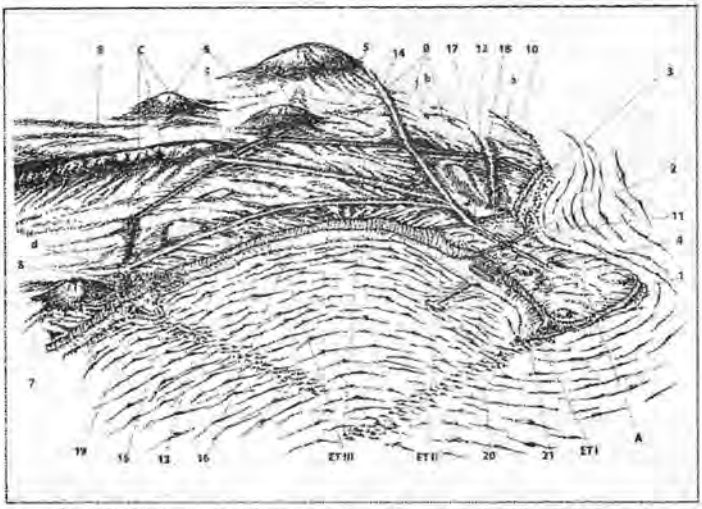
[1] v. note la p. 49-50 la Cap. IV

172

Otoman împotriva agresiunilor rusești și cu toate că Napoleon a considerat Dunărea ca graniță naturală a Turciei (în Dobrogea, n. tr.), nu se poate ignora faptul că acum când imperiul era ca un om bolnav (K. Marx, n.tr.), Franța a fost preocupată de asigurarea și susținerea măsurilor de protejare a cursului inferior al fluviului împotriva incursiunilor rusești. Importanța orașului Constanța s-a aflat tot timpul în atenție (a Franței, n.n.) și fără îndoială că aici la frontiera Imperiului s-ar fi luat măsuri de fortificare a orașului și de modernizare a portului, stabilindu-se o linie de apărare pe valurile lui Traian, care s-ar fi interpus împotriva hoardelor scitice. Dar pentru a salva zona de pericolul ocupării rusești, Turciei i s-a oferit permanent garanții de protecție pentru păstrarea frontierei pe Dunăre.

Astfel, după trecerea mai multor secole, vom găsi ideile celor doi mari împărați, bărbați de stat și genii în arta militară, idei care seamănă una cu cealalaltă, privind importanța posesiei acestui mic petic de pământ (care este Dobrogea, n.n.).

Această teorie este întărită de faptul că o mare valoare o are și poziția orașului pe faleza mării. Locul în sine este destul de izolat față de cetățile sau orașele de pe țărmul bulgăresc. Portul pare capabil să primească în toate anotimpurile nave de război și poate deveni un ***punct cheie***



Planșa nr. 14. Crochiu panoramic al cetății Tomis

Reconstituire după documentele din aceste pagini a situației cetății, a ziduriloc, a valurilor de apărare și a portului antic de la Tomis.

Amplasamentul cetății:

La capătul din spre sud a platformei (1) Capului Constanța care a fost fracturată de o viroagă adâncă (2) formată prin deplasarea unei plăci de calcar permeabil alunecată din nuarea falie Capidava-Ovidiu; pe această placă s-au depus straturile succesive de argilă, de loess și de vegetal, structura de bază a falezelor orașului (3); viroaga a rămas deschisă vreme de milenii în mijlocul actualei platforme; viroaga a fost astupată abia la începutul secolului XX.

Formele de relief:

Movila tumulus (4) amintită de Ovidius; movila Avretuk Tepe (5) principalul reper topografic al orașului; necropola tumulară (6); valurile care intrau în oraș: Valul mare (7) la sud; Valul de piatră la mijloc (8); Valul mic (9) în lungul străzii Cuza Vodă de astăzi.

Apa potabilă în cetatea Tomis:

În viroagă s-a aflat câteva secole principalul izvor de apă potabilă (10) a cetății provenită din stratul adânc de calcar permeabil; din acest izvor s-a alimentat cetatea în vremea lui Ovidius; inginerii romani ai antichității au săpat pe sub această viroagă o galerie subterană (11) de acumulare a debitului de apă, care începând cu secolul III a constituit rezervorul de apă potabilă în interiorul zidurilor de apărare a cetății; sutorul (12) descoperit recent (1997) în spatele clădirii noului Tribunal, face parte din galerie.

Principalele sectoare ale cetății:

Cetatea grecească de la sud de viroaga orașului (A); cetatea romană împrejmuită cu zidul de apărare cunoscut pe bd. Ferdinand (B); Cetatea romană Constantia aflată în sectorul ruinelor de la poarta 3 (C)

Drumurile din interiorul cetății:

Traseele și direcțiile drumurilor cetății au fost refuate după I. M. și P. P., construite de guvernatorii romani în sec. II;

Drumul spre Callatis a fost construit primul ca în relatarea de la pl. 2 (13).

Drumul vestic. După inscripții apare în secolul II. Drumul lui Falco (14), care pornea din cimitirul de la Anadolchioi, apoi o ramură se bifurca în jurul Valurilor de Pământ de pe Valea Carasu spre Cumpăna-Adamclisi (15); o altă ramură pornea pe la nord de Valuri prin vitoarele sate Coconu-Nazarcea spre Cernavoda (16).

Drumul nordic: Drumul lui Turbo (17) pornea spre nord, spre cetatea Histria.

Drumul apei: Drumul local (18) pornea tot din cetatea grecească apoi sursa Anadolchioi de la vărsarea în mare a Căiolului mic; apa era adusă de sacagii.

Fortificațiile cetății antice:

La început un zid (et.I) aflat la limita viroagei, slab apărat, așa cum povestește Ovidius; a urmat (et.II) un alt zid mai la nord; în secolul III-IV se construiește zidul de apărare al cetății romane (et.III), cu porțile orașului. a-poarta Dragoș Vodă; b-poarta Măcelarilor; c-poarta Fantasio; d-poarta Mangalia.

Principalele monumente cunoscute ale cetății:

Templul de la poarta 3 (19); Edificiul Roman cu Mozaic (20); Primăria cetății (neotermele) de la poarta 1 (21).

Portul antic de la Tomis în secolele II – IV
după P. C. „Portul Constanța – Portul lui Anghel Saligny", Constanța, 2004.

într-o misiune de beligeranță într-un comandament din Marea Neagră. Față de luptele purtate în antichitate pe aceste meleaguri, altfel se înțeleg valorile cooperării navale în prezent. În perioada imperiului roman pe coastele Pontului Euxin drumurile erau permanent deschise iar digurile și cheiurile portului antic de la Constanța, erau păzite de o flotă de șaizeci de nave; construcțiile din port aveau o permamanentă legătură cu fortificațiile cetății, care la rândul lor se baza pe linia de apărare a Valurilor de pământ care se prelungeau până la Dunăre.

Cetățile de pe Dunăre. **Un șir de cetăți puternic apărate se întind pe malul drept al Dunării de la Vidin la Silistra, unde formează frontiera Turciei; în aval de Silistra se află cîteva așezări fără importanță. În consecință, rușii în invaziile lor din Turcia (Dobrogea, n. tr), au ales să treacă Dunărea mult mai jos, acolo unde nu se întâlneau impedimente naturale la trecerea fluviului și mai departe fără să întâmpine dificultăți la înaintarea trupelor prin Dobrogea. Un lanț de mici forturi turcești se află mai jos de Dunăre pe linia Tulcea brațul Sf. Gheorghe. Orașele Hârșova, Măcin, Brăila (!), Isaccea și Tulcea se găsesc așezate pe malul fluviului în punctele cel mai ușor de traversat.**

Dar aceste așezări întărite au fost descrise de von Moltke ca fiind mai mult decât mizerabile dacă avem în vedere concepțiile europene relative la pretențiile unui târg.

Dobrogea în anul 1869
1. Linia ferată Cernavodă - Constanța în anul 1860
2. Linia ferată Rusciuk - Varna în anul 1867
3. Linia telegrafică Constanța - Tulcea - Galați
4. Pădurea Deliormanului
5. Linia ferată București - Giurgiu în anul 1869
1
2
3
4
5

Harta Dobrogei după D.B.S.R.
După „Istoria na Dobrudja" T. 3. Sofia, 1988

174

Campania din 1828. **De fapt, cu excepția Brăilei îndelung apărată de turci, deşi este lipsită de întărituri exterioare, nici unul dintre celelalte locuri pomenite nu a opus o rezistență serioasă înaintării armatei ruseşti în campania memorabilă din 1828.**

Von Moltke, vedere despre Constanța. **Constanța s-a apărat cu mult sânge rece. Fără să ne abatem de la intențiile noastre asupra oraşului Constanța, citâm descrierile baronului von Molke referitoare la apărarea şi despre soarta oraşului: Constanța se află la capătul unei peninsule care este apărată de mare pe trei laturi înconjurate de faleze abrupte înalte de 100 de picioare cu stânci la baza falezei, greu de escaladat. Oraşul nu este accesibil decât prin partea de vest, numai pe uscat. Pe coasta de vest a Mării Negre nu există porturi sigure, în care o armată să se adăpostească, pentru pregătirea operațiunilor care pot fi îndreptate asupra Varnei. În 1828 populația oraşului număra aproape 2000 de locuitori şi casele lor, (care au fost demolate în timpul campaniei ruseşti); în prezent oraşul nu are mai mult de patruzeci de case locuite.**

Fortificații în 1828 la poarta de intrare înainte de distrugerea lor.

După Hector de Bearn

Trupele ruseşti părăsesc oraşul distrus în anul 1830. În stânga ruinele Farului, în dreapta cu drapel movila identificată de noi drept *„tumulus"*, amintit de Ovidius în *Scrisori Ex Ponto.*

Drumul francez este terminat (1855) şi coboară în port pe marginea falezei, spre *„Căpitănia portului"* construită peste o clădire antică ale cărei ruine se află astăzi la poarta 1.

Tabăra militară rusească de la Murfatlar în campania din 1828.

După Hector de Bearn

Turcii s-au apărat la adăpostul unui zid lung de 500 paşi care avea trei bastioane cu mici incinte (curtine, n.n.) şi şanțuri întărite cu piatră. O serie de vechi fortificații romane din pământ care se datorează probabil lui Traian, se prelungesc pe falezele abrupte până la mare; ar fi trebuit să fie cineva care să-i învețe pe turci cum să folosească aceste construcții impunătoare, pentru apărarea oraşului. În orice caz cele trei movile aflate în partea de nord trebuiau să fie

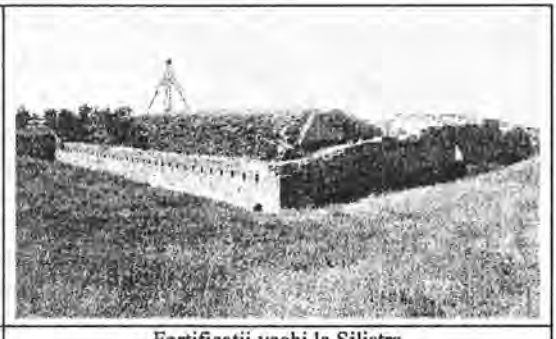
puncte de apărare. O întăritură înălțată în partea din spate a unei movile dar a fost prea puțin și nu a putut fi susținută[2].

Constanța este predată rușilor. **A fost o consecință a cedării orașului Brăila (!?, n.n). Baronul von Moltke spune: În momentul în care Isaccea și Măcinul s-au predat, iar celelalte puncte din Dobrogea Hârșova și Tulcea au fost încercuite, Constanța a fost bombardată de la mare distanță cu pagube reduse. Orașul și numeroasele sale depozite de cereale nu au suferit prejudicii iar la auzul capitulării orașului Brăila, a capitulat. Constănțenii au trimis soli ca să afle adevărul la fața locului. Solii au ajuns până la Babadag unde au aflat primit vești despre desfășurarea războiului, după care convinși de veștile rele și de dificultățile călătoriei lor mai departe și de căldura lunilor de vară (iunie – iulie, n. tr.), s-au înapoiat.**

La data de 5 iulie toate cetățile din lungul Dunării în aval de Silistra și din interiorul Dobrogei cu baza de Valurile lui Traian s-au aflat în mâinile rușilor. O flotă rusească de transport formată din douăzeci și șase de nave care a venit de la Odessa a ancorat la Constanța[3].

Tabăra rușilor din apropiere de Carasu. **După predarea tuturor cetăților din Dobrogea, armata rusească a rămas în tabere timp de opt zile, pe poziții ușor de apărat în apropiere de Cernavoda, în spatele mlaștinilor formate de apele din Valea Carasu.**

Hârșova în anul 1820 după Iacob Alt



Fortificații vechi la Silistra

176

Însuși țarul a avansat până în tabăra de la Caratai (Nisipari, n.n.) în apropierea Valului lui Traian[4].

Aceste obstacole, **spune Baronul von Moltke, care au deschis campania din 1828 o putem caracteriza astfel: Cetățile de pe malul mării Constanța, Mangalia, Cavarna și Balcic trebuiau cucerite pentru a avea protejete cele două flancuri ale înaintării rușești[5] (pe Dunăre și pe coasta Mării Negre, n.n.).**

Apărarea liniei de la Constanța la Silistra a fost prima operațiune de care comandanții armatei ruse s-au preocupat în vederea asigurării viitoarelor operațiuni. De pe aceste poziții puteau să avanseze spre Varna sau spre Schumla, care s-au aflat sun supraveghere în funcție de împrejurări. Oricum ar fi fost imposibil să se avanseze spre Constanța cu imanicul în flancuri. Tabăra de pe valea Carasu pe de o parte și orașul Constanța cu portul său ocupat de flota de război pe de altă parte, a fost pivotul operațiunilor rusești.

Constanța trebuie să fie fortificată. Importanța strategică a poziției Constanței, atât ca cetate cât și ca port pentru transporturi, care să fie și o escală a navelor de război, nu putea să scape atenției guvernului turc. Fortificarea orașului era rezervată de Poarta otomană pentru ca să fie dată Companiei în urma acordării concesionării terenului pentru construcția liniei ferate; construcțiile urmau să fie executate pe cheltuiala guvernului.

Nici un director al Companiei cu vederi largi, politice, nu ar fi rămas insensibil, chiar dacă nu era o afacere comercială, precum și la avantajele morale ca să nu facă acest serviciu la cererea guvernului. Pacea domnea acum în Europa, o pace despre care am spune, *vrei pace sau război*, o pace care nu era de durată dar era bazată mai mult pe încredere fără stabilitate. Turcia nu s-a îndepărtat de Dunărea de Jos deoarece stăpânea malul stâng al fluviului (în Țara Românească, n. tr.), cunoscut fiind faptul că integritatea Imperiului Otoman esra garantată de puterile Eurene; și poate spera să găsească mijloacele de a stabili un sistem de guvernare în Principatele danubiene, care să descurajeze intrigile rusești.

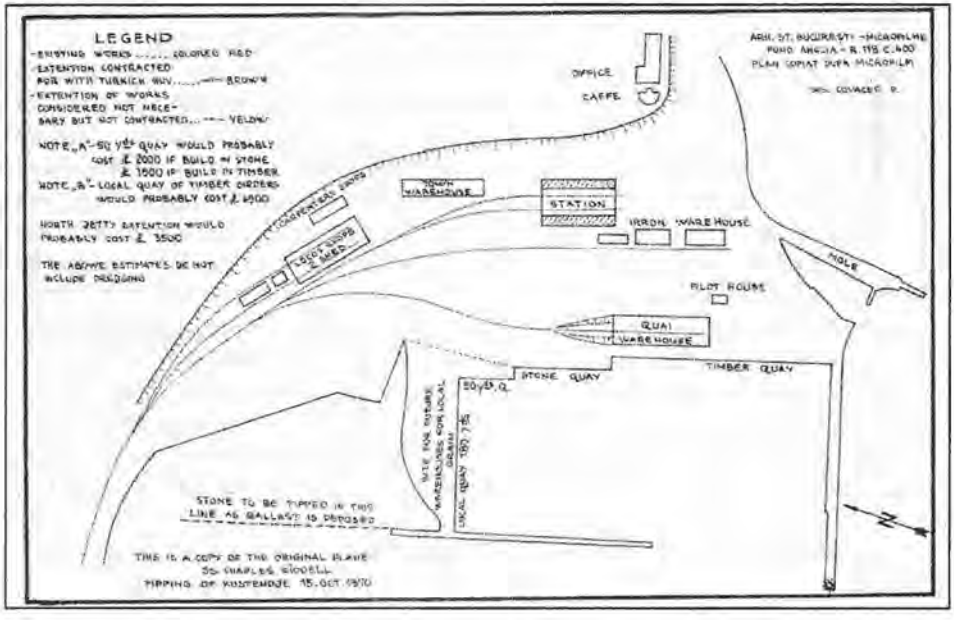
Dar Rusia, oare avea gânduri ascunse dorind să impună condițiile de pace pe care le dorea și pe care Turcia trebuia să le accepte ? Și-a abandonat scopurile finale ale politicii ei, visurile sale de a implanta Crucea pe ruinele Imperiului Otoman? Mai mulți bărbați de stat se îndoiesc. Ei cer un răspuns la intrebarea: De ce Rusia extinde liniile ferate de transport militar prin teritoriile sale din Sud; De ce construiește o Flotă de nave militare cu aburi în porturile sale de la Marea Neagră, porturi care nu sunt și comerciale?
Nu cumva ea caută noi oportunități de a-și disloca politica printre sistemele din Europa, cu scopul de a face noi combinații favorabile, pentru a impune pretențiile sale ?.

În planurile ulterioare ostile integrității Imperiului Otoman, menținute în continuare secrete de către Rusia, sub motivul schimbării consilierilor și cu speranța unor auspicii mai promițătoare, propune două moduri de abordare dar care se dovedesc rudimentare. Pe de o parte și aceasta este o opinie generală datorată spiritului agresiv al Rusiei, care nu este nici mai mult sau mai puțin decât al altor state – ceea ce dovedește că în cruciada lor împotriva Turciei, rușii urmează un fanatism ignorant - va fi stins; pe de altă parte Rusia, înainte de a avansa în interesul poporului și al civilizației, când se vor trezi la contactul cu restul lumii, când condițiile de creștere a productivității va fi stimulat de cererea externă, abia atunci va exista o rivalitate pașnică prin întreprinderi comerciale.

Tratativele de Pace. S-a mai scris că sediul Companiei de la Constanța, se află în Dobrogea foarte aproape de frontiera cu Rusia, pentru a putea contrinui la un

final fericit. Direct, trupele ruseşti tind să se retragă din Principate, Moldova şi Ţara Românească, pentru ca ocupaţia să nu fie o frână în disputele de la Dunăre şi din Balcani. Indirect, prezenţa Companiei în mijlocul teatrului de război va avea o influenţă benefică asupra vecinilor Imperiului Sfânt (Rusiei, n. tr.). Aici va exista un bun exemplu pacifist; între Odessa şi Constanţa vor deveni rivale în relaţiile comerciale; fosta superioritate a Odessei va fi menţinută prin mijloacele de comunicare modernizate şi de promovare a schimburilor peste frontieră. O relaţie civilizată va trece din Basarabia în sudul Rusiei, cu dorinţa de a se păstra relaţii paşnice de ambele părţi, evitându-se agresiunile cu alte state.

Forţele militare. **Ar trebui ca Ruşii să renunţe la planurile lor ambiţioase sub un control riguros, iar pe de altă parte la Constanţa ar trebui ca portul să fie construit iar oraşul să fie întărit: *Si vis pacem, para bellum* – (să luptăm pentru pace, pregătindu-ne de război, n.n.) – o maximă cunoscută în ultimii ani, citată de Primul Ministru (Britanic, n.n.), atunci când face mişcări de trupe militare. Cu o cetate fortificată cum este Constanţa, de unde se poate observa marea din faţa oraşului, se vor putea păstra cheile Dobrogei, în poziţia cea mai expusă de la frontierele Turciei. Să fie întărite poziţiile de la Cernavoda şi Carasu, iar linia fortăreţelor de pe Dunăre să fie flancate de trupe turceşti, pentru ca se poată pregăti şi să nu fie aruncată în ostilităţi imediat ce ajung pe poziţii.**



Construcţii în sprijinul Porţii otomane. **Compania poate să-şi aducă contribuţia în sprijinul strategiei guvernului turc, prin noile construcţii din port şi prin fortificaţiile care se pot aduce oraşului Constanţa sporind importanţa acestuia. Inginerii Companiei au anticipat în planurile întocmite măsurile necesare. S-au avansat deja câteva idei de punere în valoare a poziţiilor stabilindu-se *Construcţiile necesare.* Aceste construcţii necesare vor fi destinate numai apărării oraşului. Aceste**

măsuri sunt precizate şi prezentate în Raportul Lt. Col. Biddulph BA, care este foarte apreciat de mai mulţi observatori, care au făcut observaţii cu privire la fortificaţiile Constanţei.

RAPORT
REFERITOR LA POZIŢIA STRATEGICĂ ŞI LA FORTIFICAŢIILE ORAŞULUI CONSTANŢA

Memorandumul Colonelului Biddulph. **Bulgaria are numai o cetate pe coasta mării la Varna, care are port în care nu se pot descărca materiale grele sau chiar marfă care nu poate fi debarcată sau transportată în oricare anotimp al anului. Golful Varna are o radă deschisă care cu toate avantajele naturale nu oferă adăpost împotriva vânturilor dominante; în cazul unor vânturi de violenţă medie, există cazuri de nave care se smulg din ancorele lor şi pot fi aruncate pe plajaele cu nisip. Nimic nu s-a construit pentru a lăsa impresia că ar fi vorba de un port. Mărfurile care sunt transportate trebuesc descărcate mai întâi în bărci sau în barje, care au dificultăţi la aducerea la ţărm din cauza vânturilor care bat din spre NE sau din SE. Am asistat la debarcarea armatelor aliate precum şi la îmbarcarea lor după câteva luni, în 1854, măsuri care nu sunt de natură să avizeze un port.**

Portul Varna ar avea nevoie de lucrări cu cheltuieli mult mai mari decât portul de la Constanţa, pentru a se comporta la fel de bine. Am motive să cred că cpt. Spratt are dreptate. Cele două porturi comerciale diferă oricum. Din punct de vedere strategic Varna ar fi *portul destinat* pentru Schumla, Rusciuc, Turtucaia, cu condiţia ca linia de cale ferată pe această direcţie să fie construită. Acest raport ar fi o propunere ca Varna să devină un port fortificat. Odată ce linia cetăţilor de la Dunăre poate fi tratată separat, ar rămâne ca pentru Schumla şi Varna să se găsească alte mijloace de a le transforma. Dacă linia ferată nu s-ar construi, atunci Schumla ar putea deveni punctul central de pe linia de intrare în defileul Balcanilor, locul în care se poate da lupta finală. În acest caz linia ferată spre Vana deveni inutilă dacă linia ferată spre Constanţa ar intersecta Dunărea, iar cetăţile de pe malul ei vor avea un interes mai scăzut.

Balcic, Cavarna şi Constanţa sunt trei puncte de pe coasta Mării Negre unde pe timp favorabil mărfurile pot fi încărcate în nave şi expediate. Dintre acestea Balcicul a fost declarat cel mai favorabil de către Comisariatul britanic. De aici se pot realiza comunicaţiile cu navele aflate pe mare, pe când la Varna acest lucru ar fi imposibil;la Balcic există o radă mai bine protejată decât la Varna. Varna nu are un amplasament favorabil nici pentru o poziţie strategică nici pentru o radă sau un port comercial.

Cavarna are din acest punct de vedere o importanţă mai redusă de cât Balcicul.

O privire pa harta Provinciilo dunărene şi a Bulgariei (Dobrogei), poate remarca poziţia favorabilă – centrală - pe care o are Constanţa, care poate să completeze punctele fortificate din zonă începând cu Vidinul – care se găsesc pe malul stâng al Dunării – şi se încheie cu Silistra în extrema dreaptă a liniei de apărare a Turciei.

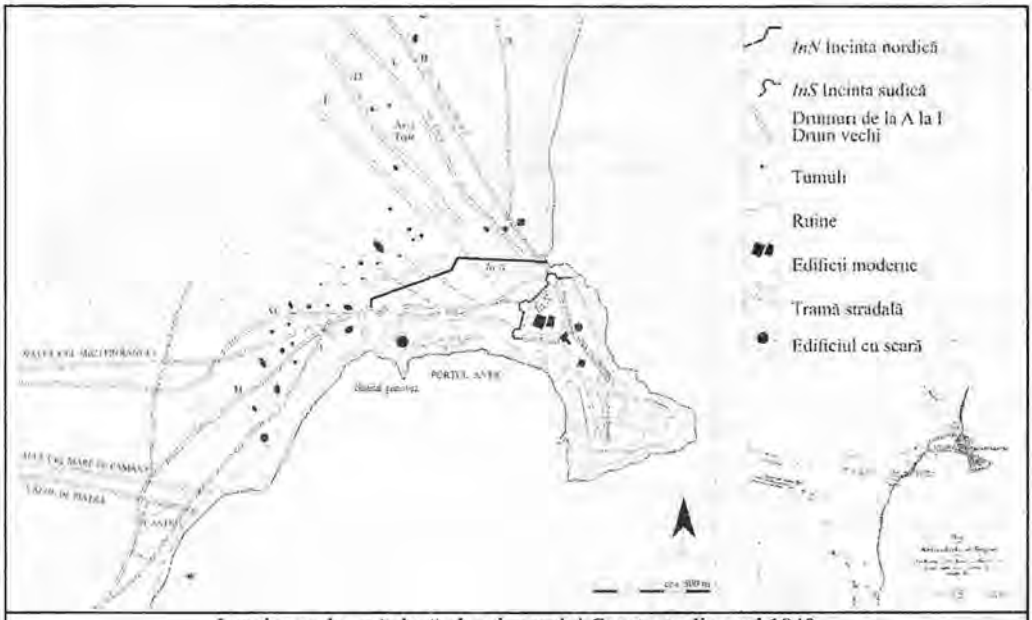
Importanța acestui front de apărare se încheie la mare acolo unde Constanța poate forma un port magnific care va putea fi ușor fortificat devenind *un atu* care va consolida întregul lanț de apărare.

Comandanții de nave și-ar asuma în acest caz o misiune importantă în cazul unei întreruperi de relații cu Rusia, misiune grea în ceea ce privește navele, navigația și protejarea flotei turcești pe Marea Neagră în conformitate cu prevederile Tratatului de la Paris într-un port încăpător, care în caz de război ar fi prima condiție necesară. Presupunând că linia Dunării va fi protejată în campania din vara viitoare, importanța unui port pentru armată la Marea Neagră va fi un alt atu al apărării (Dobrogei, n.n.), care să fie la dispoziția armatei pentru asigurarea cu materiale de război și de subzistență în vederea unei legături directe cu Constantinopolul poate s-o gândească și un civil.

Vitezele trupe turcești care apărau în trecut cetățile pe linia Dunării, au făcut-o fără mari dificultăți și s-au găsit de multe ori în avantaj față de forțele armatele rusești. Putem dovedi în continuare capacitatea soldatului turc de a apăra aceste cetăți și nu avem decât să amintim evenimentele recentului război. Coloanele rusești au fost puternic respinse în atacurile palisadelor de la Arab Tabia, care apărau Silistra la asediul prelungit al armatei rusești. Mai târziu turcii s-au angajat la Eupatoria și s-au apărat la Kars când au fost eminamente învingători.

Portul Constanța fiind deschis accesului tuturor flotelor inclusiv iarna, ar putea avea pregătit un plan și o structură (Comisariat, Comandament) de apărare indiferent din ce parte ar veni atacurile. Odată limitele portului stabilite și linia ferată care va lega portul cu Dunărea de la Cernavoda la Constanța ar fi construită; mijloacele de transport și de remorcare a trenurilor vor fi asigurate; pentru o mobilitate și o rapiditate de deplasare a unei armate dintr-o parte în alta, s-ar putea folosi drumul (Francez, n.n.) spre Rasova pentru legătură rapidă cu Silistra. Folosind calea ferată se poate foarte repede mobiliza capătul din spre Dunăre al noii linii ferate.

Locul de astăzi care este ocupat de sătucul Kustendje (Constanța) aflat la capătul liniilor de fortificații romane antice (Valul lui Traian n.n.), ar trebui să fie ocupat de fortificațiile, arsenalele și construcțiile administrației turcești. Acesta trebuie să fie principalul obiectiv al primăriei locale.



Imagine prelucrată după planul oraşului Constanţa din anul 1840
În medalion planul original von Vincke

În ceea ce priveşte construcţiile necesare de la Constanţa, terenul este perfect adaptat spre partea de nord a sătucului existent şi mai departe unde terenul începe să scată în înălţine, la aproximativ o milă, unde se află lacul Apa Rece!! (Alb = Süt = lapte; tc. Sütghöl; n.tr.).

Construcţiile de la Constanţa privite din spre lac din partea de nord a oraşului ar avea traseul după o formă semicirculară. ....., având grijă să le urmări, pe partea de nord, din creasta a poziţiei care se încadrează spre lac. ***(se pare că este o confuzie a autorului Bidulph B.A. în legătură cu traseul liniei în incinta oraşului, n. tr.)*** **.**

În afara oraşului zona este ăn general la acelaşi nivel, cu o suprafaţă puţin ondulată, ***(iarăşi o confuzie a autorului Bidulph B.A., deoarece la vest de Constanţa este dealul satului Valul lui Traian care se continuă spre vest cu Dealul de la Murfatlar, cu o înălţime de 80 m peste nivelul mării, n. tr.)*****, care cade direct spre Alacapu (Poarta Albă), fiind intersectată mai departe de Valea Carasu.**

În ceea ce priveşte natura solului putem să spunem că terenul este solid, aproape stâncos care poate să suporte să fie tăiat la un unghi de 1:1, pantă determinată pe baza scalei franceze.

Garnizoana din Constanţa va avea nevoie de apă care fie este adusă de la Dunăre fie din lacul de la nord de oraş, fie din fântâni săpate la adâncimi care să producă apă în abundenţă. Oricum apa trebuieşte căutată de către administraţie, deoarece nu se găseşte în izvoare de suprafaţă şi la fel ca la garnizoana din Bermude unde nu existau izvoare, se poate să creeze mari probleme.

Am vizitat Constanţa şi am examinat cu atenţie problemele expuse astfel că mă simt încredinţat că opiniile mele sunt întemeiate.

Repet pe scurt ceea ce a fost indicat deja în cursul acestor observații: „Mare există, deci portul se poate face; cine știe cîtă vreme îl vor mai apăra administrația turcească".

M. A. Biddulph.

Constantinopol, 16 dec 1856.

* * *

ATAŞAMENT
Termenii Contractului de Concesiune
Însuşite de Guvernul Otoman imperial,

Privind Compania "Danube and Black Sea Railway" între Cernavoda (Bogaz Kioi) şi Constanţa
(Traducere din original)

Concesuiunea referitoare la calea ferata de la Dunăre, din punctul sau în apropiere de BOGHAZ - KEUI, până la Marea Neagră, la sau în apropiere de Constanţa;
În anul HEGIRA 1273, care corespunde anului 1857

ÎNTRE Excelenţele lor, Ministrul Afacerilor Externe, Ministrul de Finanţe, şi Ministrul Comerţului şi Lucrărilor Publice din Guvernul Majestăţii Sale Imperiale Sultanul, pe de o parte;
şi domnul J. Trevor Barkley, reprezentând pe domnii Thomas Wilson, Cunard, Price, Paget, Lewis, şi Newall, fondatorii companiei DBSR, autorizat printr-un act juridic şi o procură care poartă data de 06 3 1857 care s-a a depus la Ministrul Imperial al Finanţelor; a confirmat că JT Barkley acţionează în virtutea puteri depline care îi sunt conferite pe de altă parte;

Sa convenit cum urmează[1]:

CONCESIUNEA LINIEI FERATE

ART. 1.
Guvernul Majestăţii Sale Imperiale, sultanul, concedează în condiţiile menţionate anterior terenul necesar construcţiei liniei ferate susamintite de la Boghas-keui (Cernavoda) de pe Dunăre până la Constanţa de pe malul Mării Negre. Durata concesiunii este de nouăzeci şi nouă ani, datând din ziua în care linia ferată va fi deschisă pentru trafic.

ART. 2.
Compania va accepta denumirea de "Calea Ferată Imperială Otomană dintre Dunăre şi Marea Neagră " **şi va fi plasată sub supravegherea Porţii, pentru ca principiile de concesiune şi a legilor generale ale Imperiului să poată fi menţinute şi respectate.**
(N.tr : Compania DBSR deşi a acceptat termenii art. 2 nu a folosit niciodată acest articol)

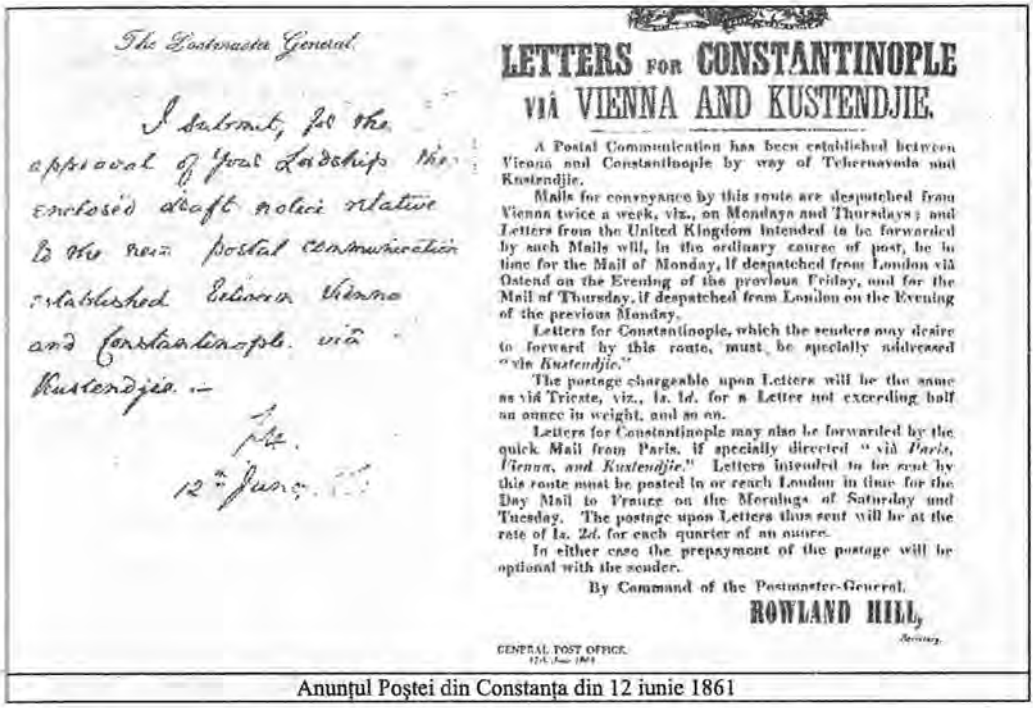
ART. 3.
Compania se obligă să supună hotărârii, aprobării şi acceptării guvernului imperial planul Căi Ferate în detaliu de la un capăt la altul, într-o perioadă care nu va depăşi

[1] **P. Covacef, *Portul Constanţa-Portul lui Anghel Saligny*, Constanţa, 2004; Termenii Cotractului de Concesiune a liniei ferate au fost publicaţi în volum.**

trei luni de la data de concesiune, sau chiar mai devreme dacă este posibil. (N.tr : Compania DBSR deşi a acceptat termenii art. 3 nu a folosit niciodată acest articol)

ART. 4.

Compania se obliga să execute lucrările necesare pentru o linie paralelă şi de asemenea se angajează să construiască un al doilea fir de circulaţie, atunci când traficul va căpăta amploare şi va necesita de o linie dublă;



The Postmaster General

I submit, for the approval of Your Lordship the enclosed draft notice relative to the new postal communication established between Vienna and Constantinople viâ Kustendjie. —

J. Pte.

12th June. 61

LETTERS FOR CONSTANTINOPLE
VIÂ VIENNA AND KUSTENDJIE.

A Postal Communication has been established between Vienna and Constantinople by way of Tchernavoda and Kustendjie.

Mails for conveyance by this route are despatched from Vienna twice a week, viz., on Mondays and Thursdays; and Letters from the United Kingdom intended to be forwarded by such Mails will, in the ordinary course of post, be in time for the Mail of Monday, if despatched from London viâ Ostend on the Evening of the previous Friday, and for the Mail of Thursday, if despatched from London on the Evening of the previous Monday.

Letters for Constantinople, which the senders may desire to forward by this route, must be specially addressed "viâ *Kustendjie*."

The postage chargeable upon Letters will be the same as viâ Trieste, viz., 1s. 1d. for a Letter not exceeding half an ounce in weight, and so on.

Letters for Constantinople may also be forwarded by the quick Mail from Paris, if specially directed "viâ *Paris, Vienna, and Kustendjie*." Letters intended to be sent by this route must be posted in or reach London in time for the Day Mail to France on the Mornings of Saturday and Tuesday. The postage upon Letters thus sent will be at the rate of 1s. 2d. for each quarter of an ounce.

In either case the prepayment of the postage will be optional with the sender.

By Command of the Postmaster-General,

ROWLAND HILL,
Secretary.

GENERAL POST OFFICE,
12th June 1861

Anunţul Poştei din Constanţa din 12 iunie 1861

ART. 5.

Compania este autorizată să ridice la punctele terminus ale Liniei Ferate, adică la Constanţa şi Cernavoda precum şi în diferitele staţii de pe traseu, construcţii care sunt indispensabile pentru serviciul Căilor Ferate, atât pentru transporturi de mărfuri cât şi pentru a facilita transportul de pasageri.

Compania este de asemenea autorizată să construiască în staţiile Constanţa la Marea Neagră şi Cernavoda pe Dunăre, staţii, peroane speciale şi magazii cu dependinţe lor în care să se depoziteze mărfurile;

Guvernul, la rândul său, pe baza unor credite va putea construi Staţii Vamale la peroanele Liniei Ferate, peste tot pe unde se considera ca sunt necesare pentru verificarea schimburileo efectuate de către companie şi de aplicare a reglementărilor vamale; fiind de înţeles în mod clar că cu excepţia taxelor vamale - stabilite prin prezentul articol - liniile ferate şi toate dependinţele lor vor fi scutite de orice taxe, impozite, în timpul perioadei de concesiune. Mărfurile care venind din Ţara Românească, Moldova, Serbia, Rumelia, din Anatolia sau din orice altă provincie a Imperiului Otoman, care vor trece peste acest

lucrări feroviar pentru export în țările străine, vor fi tratate în toate cu tot ce se referă la taxe vamale, în conformitate cu reglementările şi decretat în vigoare în fiecare dintre aceste provincii.
Compania se angajează să furnizeze pe cheltuiala sa proprie, încăperi speciale pentru servitul ceaiulzui ofițerilor vamali şi de a rezerva apartamente separate pentru locuit comisarilor şi altor oficiali angajați la capetele liniilor, ori dacă este necesar în celelalte stații.

ART. 6.
Compania se angajează să execute pe cheltuiala sa proprie, de risc şi de pericol, toate facilitățile producerii materialelor pentru linia ferată , în aşa fel ca linia principală să fie terminată la trei ani de la data firmanului de concesiune.

ART. 7.
În punctele de trecere a drumurilor publice şi a cursurilor de apă, pe unde trebuie să treacă fie prin intermediul unor poduri sau tuneluri; dar această regulă nu se aplică pentru lacuri aflate pe traseul feroviar.
Compania este de asemenea autorizată să facă treceri la nivel şi de redirecționarea a unor drumuri şi cursuri de apă, care se întâlnesc cu linia ferată, cu condiția ca aceasta să obțină în prealabil acordul guvernului imperial, fără nici un prejudiciu cauzat locuitorilor sau teritoriului străbătur de aceste lucrări;
Compania se angajează să se abțină de a distruge clădirile dedicate cultului religios.

ART. 8.
Cablurile Telegrafice plasate de companie de-a lungul liniei de cale ferată vor fi utilizate exclusiv pentru serviciul de căi ferate.

ART. 9.
Toate terenurile care aparțin statului şi nu au fost acordate de aceasta unor persoane private şi care sunt considerate indispensabile pentru construcția liniei ferate sau stațiilor sale, pentru depozite, entrepots şi birouri, precum si pentru resedințe agenților companiei vor fi acordate gratuit pentru construcții în sistem de leasing pe perioada de concesiune.

ART. 10.
Terenuri care aparțin unor persoane particulare trebuie să fie cumpărate şi plătite de către companie, în temeiul legii de expropriere pentru obiectele de utilitate publică în Imperiul Otoman.
În afară de valoarea terenului ca în cazul oricărei clădiri sau a copacilor de pe el, trebuie să fie estimată şi plătite de către companie în numele proprietarilor. După planul de situație a linie ferate Guvernul va trimite la fața locului Ingineri, care vor livra companiei în arendă, în chirie gratuit, terenuri ale statului de care Compania are nevoie să treacă şi în acelaşi timp să se urmărească măsuri de cumpărare de către companie în temeiul legii, de expropriere pentru obiecte publice, a terenurilor care eventual aparțin unor persoanelor private situate pe traseul liniei ferate.

În cadrul Comisiei numită de către Guvern, Compania va fi reprezentat de un delegat.

Această Comisie se va încheia munca sa în trei luni de la ziua în care planul liniei ferate este însuşit de Guvernului Imperial. Sarcinile şi retribuţiile acestei Comisii după ce a fost sancţionată de către guvernul imperial, trebuie să fie pus în aplicare imediat de către Guvernatorul - General al provinciei.

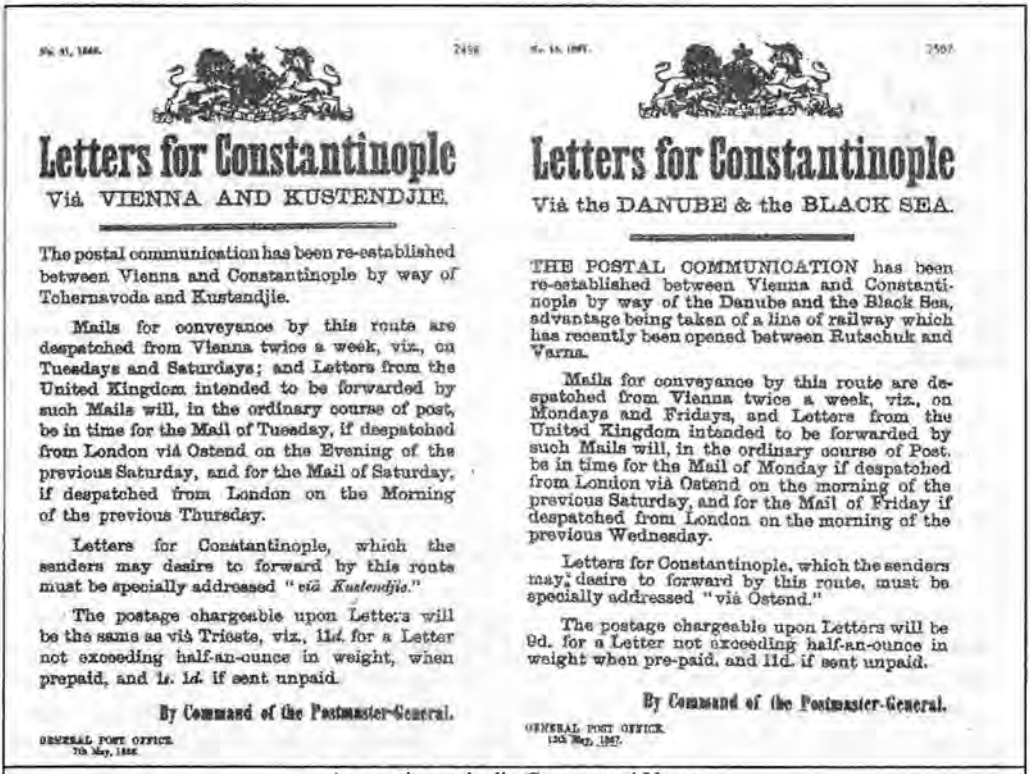
ART. 11.

Compania este autorizată în timpul de concesinii de a tăia pe cheltuiala sa proprie, lemne în Pădurile de statului la o deopărtare de treizeci de mile pe fiecare parte a Liniei Ferate, indiferent de lemn care este necesar pentru construcţia Liniei Ferate, fără a plăti pentru aceasta;

şi în mod similar între aceleaşi limite să ia din Carierele statului, indiferent de piatra care este necesară pentru lucrările feroviare şi pentru anexele sau dependinţe sale.

Dar compania nu poate în nici un caz să taie în Pădurile de stat, copaci din esenţele sunt rezervate pentru Arsenalul Im perial Otoman.

Dacă societatea doreşte să taie lemn în pădurile care aparţin unor persoane private, sau să lucreze în cariere de piatră, care sunt proprietate privată, trebuie să plătească pentru materialele respective în conformitate cu acordurile încheiate în prealabil cu proprietarii.



2458

Letters for Constantinople

Viâ VIENNA AND KUSTENDJIE.

The postal communication has been re-established between Vienna and Constantinople by way of Tchernavoda and Kustendjie.

Mails for conveyance by this route are despatched from Vienna twice a week, viz., on Tuesdays and Saturdays; and Letters from the United Kingdom intended to be forwarded by such Mails will, in the ordinary course of post, be in time for the Mail of Tuesday, if despatched from London viâ Ostend on the Evening of the previous Saturday, and for the Mail of Saturday, if despatched from London on the Morning of the previous Thursday.

Letters for Constantinople, which the senders may desire to forward by this route must be specially addressed "*viâ Kustendjie.*"

The postage chargeable upon Letters will be the same as viâ Trieste, viz., 11*d.* for a Letter not exceeding half-an-ounce in weight, when prepaid, and 1*s.* 1*d.* if sent unpaid.

By Command of the Postmaster-General.

GENERAL POST OFFICE.
7th May, 1856.

2507

Letters for Constantinople

Viâ the DANUBE & the BLACK SEA.

THE POSTAL COMMUNICATION has been re-established between Vienna and Constantinople by way of the Danube and the Black Sea, advantage being taken of a line of railway which has recently been opened between Rutschuk and Varna.

Mails for conveyance by this route are despatched from Vienna twice a week, viz., on Mondays and Fridays, and Letters from the United Kingdom intended to be forwarded by such Mails will, in the ordinary course of Post, be in time for the Mail of Monday if despatched from London viâ Ostend on the morning of the previous Saturday, and for the Mail of Friday if despatched from London on the morning of the previous Wednesday.

Letters for Constantinople, which the senders may desire to forward by this route, must be specially addressed "viâ Ostend."

The postage chargeable upon Letters will be 9d. for a Letter not exceeding half-an-ounce in weight when pre-paid, and 11d. if sent unpaid.

By Command of the Postmaster-General.

GENERAL POST OFFICE.

Anunţuri poştale din Constanţa şi Varna

ART. 12.
Construcția de căi ferate va fi supavegheată de un comisar al guvernului Imperial, care, acționând în cordanță cu instrucțiunile sale, va urmări executarea corectă a tuturor lucrărilor, astfel încât să se asigure de calitatea lor și de data de terminare, în perfectă ordine și cu rezistențele necesare; acest comisar nu poate interveni în nici un fel în administrarea afacerilor companiei.
Salariul lunar al acestei comisar va fi plătit de către guvernul imperial, dar cheltuielile sale de la fața locului vor fi decontate de către companie.

ART. 13.
La expirarea a nouăzeci și nouă ani de concesiune, Guvernul Imperial va intra în posesia gratuită a Liniei Ferate, pe care Compania trebuie să o predea în stare de funcționare, precum și celelalte construcții aferente funcționării liniei, poduri, stații de pasageri declarate de asemenea în perfectă stare de funcționare.
Pe de altă parte clădirile construite, depozite, magaziile, împreună cu materialul rulant feroviar, cum ar fi locomotive, motoare cu abur, vagoane de pasageri și de mărfuri, triaje, precum și unelte și instrumente pe mână din ateliere de lucru ori în altă parte, destinate pentru repararea Căilor Ferate; ele vor fi evaluate de o comisie mixtă, numită de către ambele părți și achiziționate de către guvernul imperial la prețul în prealabil stabilite. Toate articolele care aparțin de alte proiecte vor fi respinse de Guvern.

ART. 14.
Compania este autorizată să ridice capitalul necesar prin emiterea de acțiuni, pentru construirea căii ferate și a dependințelor sale.
Compania se angajează să rezerve o șesime din acțiuni pentru subiecte care vor fi cerute de Sublima Poartă, la aceeași cotă și în aceleași condiții ca și pentru alți abonați.
Partea din acțiunile rezervate pentru subiecții otomani, care nu este subscris în termen de o lună de la data firmanului de concesiune vor fi puse la dispoziția societății.

ART. 15.
Compania este autorizată ca până la finalizarea lucrărilor de căi ferate, de a importa, fără taxe vamale, sau orice alt impozit, indiferent de unde, toate materialele necesare destinate exclusiv pentru construirea liniei ferate și a dependințelor sale; este de înțelese că ar fi preferabil ca meterialele să fie produse de Turcia.
Guvernul Imperial face o excepție Companiei ca timp de zece ani de la data firmanului de concesiune, scutirea de la plata taxelor vamale pentru toate materialele, cum ar fi : vagoane, locomotive, șine de cale ferată, unelte și accesorii reparatiilor în ateliere cu instrumentele de lucru, precum și cărbune și cocs, materiale necesare pentru repararea și întreținerea bunei funcționări a Liniei Ferate.

În cazul în care importurile de materiale în exces față de cantitatea care în mod rezonabil vor fi necesare pentru serviciul de transport feroviar, aceste materiale vor fi confiscate în cazul în care acestea au fost aduse prin contrabandă şi vor fi supuse legii controlului vamal.

ART. 16.
Compania este obligată la două luni după emiterea firmanului, să elaboreze statutul său de funcţionare şi să stabilească tariful general, cu toate detaliile administrative şi executive; se va face reglementări speciale privind asigurarea vieţii şi bunurile pasagerilor, precum şi asigurarea şi păstrarea mărfurilor pe parcursul întregii lungimi a Liniei Ferate.
Aceste statute cu tarifele generale şi reglementările speciale, se vor întocmi în forma obişnuite şi vor fi prezentate în perioada menţionată anterior, pentru obţinerea acordului şi aprobării Guvernului Imperial; vor fi puse în executare după ce a primit sancţiunea Maiestăţii Sale Imperiale Sultanul, care va fi dat în termen de şase luni de la data emiterii firmanului.
Tariful nu poate fi modificat fără consimţământul Guvernului Imperial. Cu trimitere la prezentul articol precum şi toate celelalte litigii care poate apărea pe durata concesiunii, între guvern şi societatea sau invers, va fi judecat şi decontat prin intermediul mijloacelor specificate în articolul următor (17).
Compania, în calitatea sa corporativă este supusă legilor, prezente şi viitoare ale Imperiului Otoman, dar fiecare dintre funcţionarii societatii vor beneficia în mod individual de protecţia naţiunii sale. Cu toate acestea în cazul în care printre angajaţii din companie indiferent de persoană, dacă este găsită în perturbarea liniştii publice, sau incitează oamenii împotriva guvernului, Guvernul Imperial va trata cu Compania pe această temă iar persoanele în cauză vor fi imediat expulzate de pe teritoriul otoman.

ART. 17.
Orice diferend între Guvernul Imperial şi Companie sau între companie şi Guvernul, care pot apărea în timpul concesiunii, va fi judecat şi a decis de o comisie mixtă compusă din arbitri neutri numiţi în număr egal de către fiecare parte. Hotărârea a acestor arbitri va fi fără drept de apel şi în caz de egalitate de voturi, un arbitru ales de către comisarii va hotărî definitiv.

ART. 18.
Compania se angajează să transmită gratuit expediţiile de stat, fie cu trenul sau prin telegraf şi de asemenea, pentru o suma foarte mica care va fi stabilită printr-o misiune mixtă, pentru a transporta mesajele care conţine scrisori private, preplatite de la Postul Imperial.
Materialele de război care sunt proprietatea statului, vor fi transportate la tarifele egale cu o jumătate din tarifele generale, iar soldaţii vor fi taxaţi cu o treime din tariful de la clasa a III –a de pasageri.
Compania se angajează să rezerve în tren o dată şi dacă este necesar, de două ori pe zi, un compartiment pentru mesajele Poştei Imperiale şi un loc adecvat pentru agentul care se ocupă de ele.

Dacă se va propune să se construiască cantoane în staţiile de căi ferate, la intersecţiile cu drumurile publice de pe linia principală, sau pe o rază de treizeci de mile de la linie; sau un canton al liniei o extindere a liniei principale de cale ferată la Silistra, se va avea în vedere de companie, în termenii şi condiţiile oferite şi acceptate de părţi, se va accepta preferenţial faţă de celelalte părţi pe durata concesiunii.

ART. 19.
Existenţa unui port la Marea Neagră adică la Constanţa fiind absolut necesară pentru a asigura condiţii de lucru profitabile acestei căi ferate, Compania va fi autorizată să construiască şi să termine acest port în aceiaşi termeni cu cele ale liniei ferate. Astfel, în conformitate cu planurile care au fost deja prezentate Guvernului Imperial, inclusiv condiţiile care vor fi în cele din urmă soluţionate între Poartă şi societatea menţionată.

ART. 20.
Când firman imperial va fi predat Compania va depune în trezorerie Imperială ca garanţie – o sumă egală cu rata a două procente - din capitalul scoaterii terenului din circuitul agricol necesar construirii Liniei Ferate, adică şase mii de lire sterline (£ 6000) în cupoane de credite otomane aflate în circulaţie în Europa. În cazul în care domnii Cunard, Price, Paget, Newall, Lewis, şi directorii companiei menţionate mai sus, nu vor produce în termen de trei luni de la data firmanului un document juridic şi autentic în mod clar, în care se stabileşte forma definitivă a societăţii; sau, de asemenea, în cazul în care în termen de patru luni de la data firmanului menţionată mai sus, statutul societatii nu va fi supus aprobării şi acceptării de către Poartă sau, în sfârşit, în cazul în care lucrările de căi ferate nu sunt începute în termen de nouă luni de la data menţionată anterior a firmanului; prezenta conventie va fi considerată ca fiind nulă şi neavenită; Compania va pierde toate drepturile, şi Guvernul Imperial va avea libertatea de a acorda altora Concesiunea acestei linii ferate iar garanţia va fi confiscată la profitul Trezoreriei Imperiale.
Pe de altă parte în cazul în care Compania îşi îndeplineşte angajamentele sale, banii reţinuţi din garanţie vor fi returnaţi Companiei până la sfârşitul a trei ani de la data firmanului şi în acelaşi timp societatea va primi dobândă pentru aceeaşi perioadă.

CONCESIUNEA PORTULUI CONSTANŢA

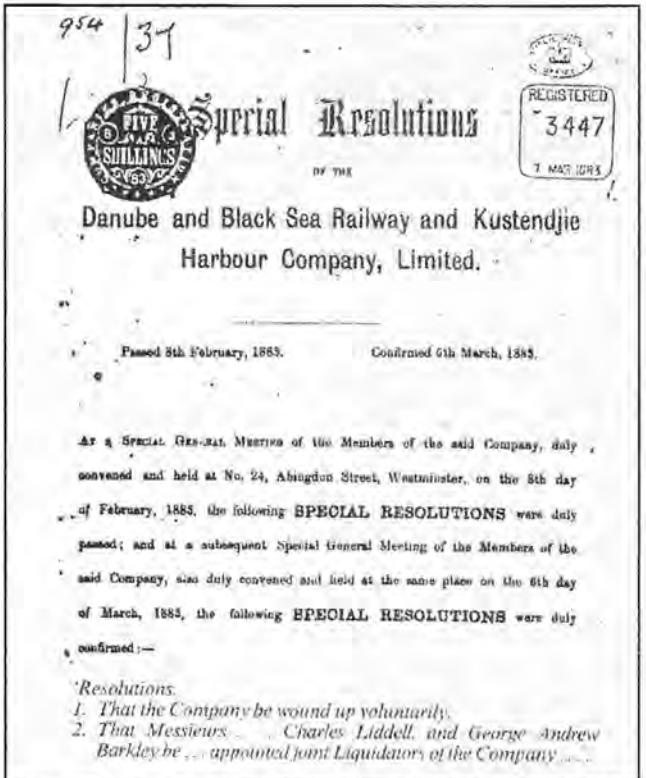
Convenţia relativă la portul de la Constanţa este anexată la Convenţia intitulată "Calea Ferată Imperială Otomană dintre Dunăre şi Marea Neagră ", în conformitate cu Regulamentul prevăzut la art. 19 din această convenţie.

ART. 1.
Imperial Otoman Companiei dreptul de a construi la de costurile proprii, corespunzătoare de riscuri şi pericole Portul Kustendjie şi dependenţele sale, diguri, cheiuri şi antrepozite, în conformitate cu planurile, desenele şi schiţele pe care

Compania le-a a spus Guvernului Imperial Otoman, în termen de trei luni de la data emiterii firmanului Liniei Ferate.
La prezentarea planurilor de către companie, clădiri, cheiuri, entrepozite şi alte dependinţe necesare pentru utilizarea exclusivă a Companiei se va stabili prioritățile, iar Guvernul Imperial Otoman va trimite o delegaţie de ingineri pentru a clarifica situaţia din Port, în împreună cu inginerii companiei. Necesităţile de comerţ şi de circulaţie a mărfurilor prin port şi dependenţele sale vor fi permise Companiei cu acordul Guvernului.

ART. 2.
Dreptul de proprietate asupra a spus Portului şi a terenului necesar pentru anexele sale va fi stabilit întotdeauna de Guvernul Otoman iar Majestatea Sa Sultanul, în calitatea sa de stăpân al tuturor terenurilor ca unic reprezentant al Domnului, îşi va da acordul în exclusivitate pentru terenurile necesare Companiei, pentru aceeaşi perioadă ca şi în cazul Concesiunii Liniei Ferate (adică pentru nouăzeci şi nouă ani de la deschiderea circulaţiei feroviare - Vide ART 1 din Convenţia de căi ferate), cu un titlu de cauţiune gratis, pentru utilizările Companiei.

ART. 3.
Această convenţie a portului Kustendjie este supusă aceloraşi condiţii, privilegii, drepturi şi îndatoriri, care sunt deja prevazute in Conventia de căi ferate menţionată anterior iar Guvernul Imperial Otoman va intra în posesia declaratului Port simultan cu sistemul feroviar, în conformitate cu cele stipulate care sunt deja stabilite prin art. 13 din Convenţia de căi ferate.



954 | 37

FIVE SHILLINGS (93)

Special Resolutions

OF THE

REGISTERED 3447 7 MAR 1883

Danube and Black Sea Railway and Kustendjie Harbour Company, Limited.

Passed 8th February, 1883. Confirmed 6th March, 1883.

At a Special General Meeting of the Members of the said Company, duly convened and held at No. 24, Abingdon Street, Westminster, on the 8th day of February, 1883, the following SPECIAL RESOLUTIONS were duly passed; and at a subsequent Special General Meeting of the Members of the said Company, also duly convened and held at the same place on the 6th day of March, 1883, the following SPECIAL RESOLUTIONS were duly confirmed:—

Resolutions.

1. *That the Company be wound up voluntarily.*
2. *That Messieurs ... Charles Liddell, and George Andrew Barkley be ... appointed joint Liquidators of the Company ...*

Compania D.B.S.R. a fost cumpărată de România în anul 1882. Firma companiei de la Londra îşi anunţă clienţii de tranzacţie abia în anul 1883

ART. 4.

Tariful de stabilire a spaţiului de ancorare, precum şi alte taxe care urmează să fie stabilite de către Companie în noul port în timpul perioadei de sale de ocupaţie, precum şi statutul şi normele respectivului port, înainte de a fi pus în vigoare va fi supus aprobării Guvenului Imperial Otoman în termen de două luni de la data firmanului de căi ferate şi dacă se constată sunt contrare legilor şi regulamentelor existente ale Imperiului, permisiunea nu se va pune în aplicare.

Toate acestea sunt stipulate expres şi că aceste drepturi trebuie să fie aceleaşi pentru toate naţiunile şi că nu favorizează cu nici un avantaj nici una dintre ele exclusiv.

ART. 5.

De poliţie, sau de guvernarea a oraşului şi a portului şi permisiunea de a vizita navele care intră în port, va fi în mâinile angajaţilor guvernului imperial.

ART. 6.

În caz de necesitate absolută Guvernul Imperial poate stabili pe terenul cedat către companie, puncte de construcţie a fortificaţiilor care sunt considerate necesare cu acea ocazie.

Titlul construcţiei portuare de la Constanţa:

DANUBE AND BLACK SEA RAILWAY AND KUSTENDJIE HARBOUR COMPANY
(Limited).

Semnat la 30 iulie 1857, ca Societate pe Acţiuni, S.A.

CAPITAL £300,000,
In 3,000 Shares of £100 each, with power to increase
to £500,000.

DIRECTORS
The Hon. S. CUNARD, *Chairman.*
W. P. PRICE, Esq., M.P., *Vice - Chairman.*
S. BEALE, Esq., M.P., Russell Square, London. GK B. PAGET, Esq., Sutton Bonnington, Notts. J. LEWIS, Esq., Derby.
T. MOXON, Esq., Throgmorton Street, London. W. J. NEWALL, Esq., Crown Court, Philpot Lane, London.

SOLICITORS.
Messrs. JOHNSTON, FARQUHAR, and LEECH, 65, Moorgate Street, London.

ENGINEERS.
Messrs. LIDDELL and GORDON, 24, Abingdon Street, Westminster.

* * *

I. 2. DOCUMENTE POSTALE INEDITE CIRCULATE PE LA CONSTANŢA ÎNTRE 1860 – 1885

La 1 septembrie 1857, antreprenorul englez Sir John Trevor Barklay în calitate de reprezentant al unui grup de afacerişti englezi format din Thomas Wilson, Cunard, Pret, Paquet, Lewis şi Newall, a făcut o înţelegere cu guvernul turc pentru a obţine permisiunea de a construi o linie de cale ferată de la Constanţa la Crenavoda, precum şi pentru a exploata linia în staţia terminală şi de a administra comerţul de import – export. Documentul a avut două versiuni - una franceză şi una turcească şi a devenit valabil printr-un firman semnat de sultanul otoman Abdul Medjid (1839 - 1861). Firmanul include condiţiile de execuţie a lucrărilor şi de exploatare a liniei de cale ferată de la Boghaz Koi (Cernavoda) la Kustendje (Constanţa). Durata concesiunii a fost stabilită la 99 ani, începând cu data de la care linia de cale ferată a intrat în exploatare.

Denumirea în document a fost de *"Compagnie du chemin de fer Imperial Otoman du Danbe et de la Mer Noire"*, dar oficial păstrat numele stabilit la înfiinţarea Companiei şi anum „Danube and Black Sea Railway and Kustendje Harbour Company Limited", prescurtat cu iniţialele DBSR care au apărut pe Plăcile de delimitare a terenurilor concesionate şi pe un timbru poştal, care a fost emis cu această ocazie.

Legătura între Dunăre şi Marea Neagră pe linia ferată Cernavoda - Constanta a fost cea mai scurtă cale făcută vreodată între cele două oraşe. Pe acest traseu călătorit de două ori - domnitorul Al I Cuza – care a mers la Constantinopol pentru a obţine investitura ca domn al Principatelor Unite în 1860 la sultanul Abdul Medgid şi cu rol de prezentare la sultanul Abdul Aziz în 1864.

Linia ferată, scria în 1865 inginerul Simon Perronet în cartea sa referitoare la construcţie, "a servit pentru evitarea traseului parcurs prin Delta Dunarii de către navele care circulau de la Viena, o cale lungă şi periculoasă.

"Linia ferată a fost inaugurată 4 octombrie 1860" şi a fost construită cu resurse financiare englezeşti, cu respectarea normelor publicate în Anglia, până când linia a fost răscumpărată de către statul român în 1882.

Această cale ferată a fost prima linie construită vreodată în partea europeană a Imperiului Otoman.

Linia ajungea la Constanţa pe la marginea superioară a falezei de la Poarta 4 din zilele noastre de la cota aprox de + 28,0 - 30,0 m ; de aici linia trebuia să coboare pe taluzul falezei în port folosind o serie de zig zaguri. Linia mergea pe marginea falezei spre capătul oraşului pe strada Ovidiu, la punctul (fost hotel) Terminus. Strada avea aceiaşi denumire ca şi astăzi. După ce traversa un pod metalic la cota + 19,0 m la ciuperca şinei, peste o viroagă care era construit în spatele actualului Muzeu de Arheologie (fostul Palat Comunal), putea opri la Magaziile de cereale (impropriu numite Genoveze), unde descărca cerealele în vrac în cele şase compartimente ale magaziilor; garnitura de vagoane şi locomotiva mergeau mai departe spre capătul liniei prevăzut cu

opritor la cota + 18,0 m (Cotele de nivel sunt cele din zilele noastre. A astăzi apreciem o supraînălțare de cca 2,0 m peste întreg orașul). Menționăm că pe acest traseu exista un singur fir de linie, în afara unei ramificații de încrucișare de cca 100 m în dreptul magaziilor. Trenul de vagoane de marfă sau de pasageri se înapoia pe linia de pe același traseu și după ce depășea podul metalic de peste viroagă, linia se ramifica la stânga spre port în vederea începerii coborârii. În limbaj de specialitate procedeul acest zig zag se numește *rebrusment*. Linia cobora cu o pantă exagerată față de prescripțiile în vigoare la calea ferată, probabil 2,5 – 3 %, și după ce urmărea curbura falezei din dreptul actualului punct de la Poarta 2, mergea spre capătul liniei din dreptul unei alte viroage, cea de la Poarta 3. De aici trenul se putea înapoia pe aceiași linie și cu o ramificație la dreapta de unde iară cobora cu o pantă de 1 – 1,5 %, și ajungea în dreptul Atelierelor de reparat vagoane construite din 1859 – 1862 pe taluzul falezei de la Poarta 2. O ramificație putea intra în interiorul Atelierelor iar o alta la dreapta, cobora mai departe la nivelul + 2,50 m al platformei portuare.

Gara veche a fost construită cu ieșirea pe strada Traian, denumire dată în acele zile, chiar în mijlocul Cartierului englezesc al orașului. Gara veche a fost construită cu ieșirea pe strada Traian, denumire dată în acele zile, chiar în mijlocul Cartierului englezesc al ora Administrația românească instalată în orașul Constanța la 23 noiembrie 1878, a întreprins prima sistematizare a localității până în anul 1896 stabilind cu această ocazie limitele intravilanului, cartierele orașului, delimitarea incintei portului cu toate activitățile portuare și noile denumiri ale străzilor. O serie de construcții aflate pe teritoriul orașului, rămase de la fosta Companie engleză D.B.S.R. în administrarea Direcției C.F.R., și-au păstrat fostele funcțiuni. Altele au fost transformate de noii proprietari în edificii publice sau private.Casa Regală a României a cumpărat prin licitație o clădire aflată pe strada Traian, care a primit denumirea de Castel Regal. Această construcție a devenit până în 1914-1916 reședința de vară a familiei regale. (v. la P.C. *Onomastica străzilor din Constanța*, Ex Ponto, 2009).

Concentrarea locuințelor personalului liniei ferate DBSR în zona de la Poarta 2, distanța mare până la punctul Terminus sau până la prevăzuta Gară din port, a impus construirea Stației Constanța la Gara Veche.

De la gară, linia ferată pornea spre vest, trecea prin stația Murfatlar și stația Medgidia, urmărea marginea de nord a Văii Carasu și ajungea în portul Cernavodă după ce străbătea distanța de 64,675 km de la Kustendje.

Linia a rămas în funcțiune pe acest traseu până în anul 1912, când a fost demontată și scoasă din serviciu.

În anul 1882 statul român a cumpărat de la DBSR linia ferată, împreună cu un bogat inventar de locuințe în Constanța, magazii la Constanța, Cernavodă și Medgidia, mașini și utileje, etc. (vezi, P.C. Portul Constanța-Portul lui A. Saligny, Constanța, 2004, cap. 5).

Au rămas pe loc și o serie de funcționari ai DBSR printre care și Charles Gasquet, șeful portului Cernavoda, de la care a rămas un plic cu timbrul de 20 de parale și ștampila Gării Cernavoda, care expedia scrisorile pe Dunăre cu vapoarele poștale ale Lloydului austriac. Hazardul a vrut ca la noi în România să se găsească două dintre cele mai importante dovezi istorice legate de începutul activității poștale feroviare originale. Prima este firmanul Sultanului Abdul Medgid care a legalizat apariția liniei ferate Cernavoda – Constanța. A doua dovadă este timbrul poștal de 20 de parale cu însemnele DBSR și cu ștampila originală a poștei din Constanța.

Circulația feroviară regulată și cu vagoane speciale care îndeplineau rolul de poștă, între colectorul și distribuitorul din porturile Constanta si Cernavoda, traficului comercial și legăturile dintre orașele mari din zonă, Constantinopole, Odessa, Varna, Sulina, a făcut necesară înființarea în 1864 a unui oficiu poștal numir „Local Post" la Constanța ca primitor și la Cernavoda ca distribuitor, care au asigurat legătura între vapoarele poștei maritime de la C.pole și a celei fluviale spre Viena.

În 1867 această „Local Post" - care a functionat timp de patru ani - a bătut o ștampilă de marcare cu cerneală și uneori cu sigla "Kustendje" al Agenției Lloyd. Astfel de timbre ale Companiei DBSR sunt extrem de rare și o scrisoare cu un astfel de timbru pe ea este considerată ***"cea mai mare raritate în limba română a filateliei."***

Timbru emis de DBSR avut marginile zimțate, măsurătorile mici, 18,5 x 22.25 mm, baterea a fost făcută de litografie pe hârtie colorată, cu o valoare de "20 parale." După cum se poate vedea în imaginea alăturată, timbrul poartă însemnele cu litere capitale: la dreapta DBSR, în partea de sus – Local Post, la stânga - KUSTENDJE & CZERNAVODA și în partea de jos valoarea timbrului- 20 paras.

Timbrul de 20 de Parale. Una din variantele timbrului pe hârtie colorată

O dispută între specialişti (Feldman sau F. Joseph) în legătură cu anul de circulaţie, 1865 respectiv 1867; scrisoarea a circulat cu poşta austriacă prin Bucureşti

Ştampilă de marcare

Timbru sec

Ştampilă de avizare

Para = 1:40 dintr-un piastru;

Piastru = 19,24 g Argint.

Timbrul de 20 de parale descrie la Marea Neagră un vapor mai mare şi câteva mai mici, figura unor munţi şi la baza lor un tren cu o locomotivă care pufăie aburi; timbrul mai poartă însemnele suveranităţii Imperiului Otoman o stea şi o semilună.

În anul 1861 DBSR avea deja o filială la Giurgiu, pentru linia Rusciuk - Varna

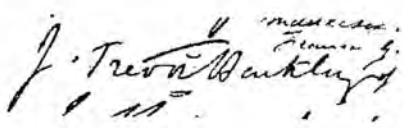
520
DANUBE & BLACK SEA RAILWAY & KUSTENDJIK HARBOUR COMPANY, LIMITED.
5 Feby 1881
To the Registrar of Joint Stock Companies
Somerset House

Antet al DBSR din anul 1881 în legătură cu documentele de vânzare a Companiei; la această adresă din Londra se afla Ministerul de Externe al Angliei

Documente foarte rare din corespondența circulată pe la Constanța

Henry Senak a fost Directorul Poștei de la Constanța

Semnături autografe ala lui J. T. Barkley și Ch. Liddell



Execution: John Trevor Barkley (together with H. C. Barkley and G. A. Barkley), Kustendjie, Turkey.

Conception: Charles Liddell (together with L. D. B. Gordon) 24 Abingdon Street, Westminster, London SW.

* * *

Sfârșitul Părții I-a

PARTEA II –a

PERSONALITĂȚI

II. 1. THOMAS ABEL BRIMAGE SPRATT

Căpitan de fregată şi cartograf britanic
În perioada anilor 1854 – 1857 a lucrat la Constanţa şi la Sulina

Captain T.A.B. Spratt comandantul navei Spitfire în anul 1854

Viceamiral britanic. Specialist în hidrologie şi geologie maritimă
n. 11 mai 1811 East Tignmouth
d. 12 martie 1888 Tunbridge Wels
A fost comandantul Avizo-ului britanic Spitfire, o navă rapidă de 2000 t şi viteză de 20 Nd.
A făcut o carieră internaţională în cadrul Serviciului Cartografic al Marinei Militare engleze.
A navigat în mările din orientul european, Marea Maditerană şi Marea Neagră, unde a făcut măsurători hidrografice şi a întocmit hărţi maritine, cu care au fost înzestrate toate navele britanice.
A deschis calea măsurătorilor hidrografice de la Dunăre, unde a avut o importantă contribuţie adusă Comisiei Europene a Dunării.
A colaborat cu Sir Ch. A. Hartley la întocmirea primelor sondaje la bara de la Sulina şi la vărsarea Dunării pe braţul Chilia şi Sf. Gheorghe.
Hărţile hidrografice din sec. XIX în Delta Dunării i se datorează în foarte mere parte.
A participat la Războiul Crimeei unde a făcut ridicări hidrografice în golful Sevastopol.
A fost avansat până la gradul de Viceamiral în Flota Militară Britanică, după ce sub comanda sa flota franceză a suferit o înfrângere la Cap Trafalgar în timpul Războiului de sub Napoleon al III lea.
La comanda navei Spitfire a făcut în 1865 o ridicarem hidrografică a coastei occidentale a Anatoliei, pe baza căreia a lucrat la Troia şi arheologul german C. Schliemann.

II. 2. CHARLES GEORGE GORDON

proiectant

Linia ferată Cernavoda – Kustendje şi Kustendje Harbour

Charles George Gordon
(1833-1885)
General maior de geniu
(1862 – 1885)

n. Woolwich (Londra), a fost fiul unui general englez.

La Institutul *„Civil engineering"* s-a specializat în arma geniului *(Royal engineering)* intrând în armata britanică. Între anii 1854-1858 a lucrat alături de J.T. Barkley la Constanţa, unde a efectuat observaţii şi măsurători privind puterea şi direcţia vânturilor dominante pe durata unui an.

A participat la Războiul Crimeei. După încheierea Tratatului de la Paris din anul 1856, a fost numit de Comisia de Pace membru în comisia de delimitare a graniţei dintre Principatul Moldovei din Basarabia şi Imperiul Ţarist. Lui Gordon i se datorează faptul că Rusia nu a putut să manipuleze Tratatul de Pace, sezizind Comisia Tratatului de faptul că delegaţii Franţei din Comisie, fuseseră corupţi de către ruşi în problema lacului Yalpug.

După episodul Tratatului din 1856 şi a C.E.D. a revenit la Constanţa alături de Barkley unde, împreună cu Ch. Lidell, a proiectat linia ferată Cernavoda – Constanţa şi portul Kustendje (Constanţa).

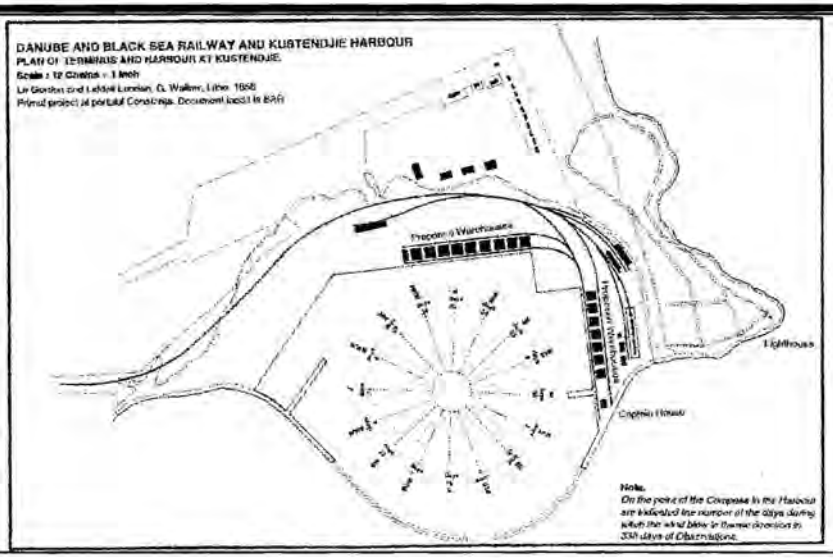
În anul 1858 a părăsit Constanţa pentru a intra în Armata expediţionară britanică din Extremul Orient. Aici a indeplinit diferite misiuni în coloniile britanice. A participat la al doilea Război al Opium-ului (1860).

Ulterior anului 1860 a obţinut înalte funcţii în Coloniile Britanice, evidenţiat şi decorat de Coroana Marii Britanii. A devenit în 1865 Guvernator în Sudan prima colonie britanică din Africa, unde a rămas peste 20 de ani. A sfârşit în mod tregic, fiind asasinat în Sudan în anul 1885 de un trib local care s-a răsculat.

PROIECTUL PORTULUI CONSTANȚA

după Ch. G. Liddell și Ch. G. Gordon

Prima hartă meteorologică de la Constanța


DANUBE AND BLACK SEA RAILWAY AND KUSTENDJIE HARBOUR
PLAN OF TERMINUS AND HARBOUR AT KUSTENDJIE.
Scale : 12 Chains = 1 Inch
Lithographed by Ch. G. Liddell, London, 1858
Primul proiect al portului Constanța. Document aflat în BAR
Lighthouse
Note.
On the point of the Compass in the Harbour are indicated the number of the days during which the wind blew in thwew direction in 338 days of Observations.

Roza vânturilor la Constanța

Precizia măsurătorilor din acei ani corespunde numărului de zile din zilele noastre, în care vântul suflă pe una din direcțiile geografice măsurate

DANUBE AND BLACK SEA RAILWAY AND KUSTENDJIE HARBOUR – D.B.S.R.

Plan of Terminus and Harbour at Kustendje :

Scale : 12 chains = 1 Inch

Note : On the point of the Compass in the Harbour are indicated the number of the days during witch the wind blow in thwew direction in 338 days of Observations

*

Despre reperele din orașul Kustendje (Constanța):

- Primele străzi ale orașului, dintre care prima denumire a fost str. Ovidiu; următoarele Saray Avlu și Mum Avlu (str. Farului);
- Conturul trasat cu linie de ax a reprezentat porțiunea din teritoriul orașului concesionat prin contract Companiei DBSR; suprafața concesionată a fost de 65 ha la care s-a adăugat o suprafață cumpărată în contur cu linie plină;
- Farul Genovez marcat Lighthouse a fost pus în funcțiune în 1860;
- În prima variantă a proiectului, linia ferată a avut punctul terminus în port, cu intrarea și coborârea prin partea de la vest a golfului orașului, în coborâre cu rebrusment la viitoarea Poartă 2 (în centrul orașului), cu panta generală a liniei de 5 %, cu asistență de frânare cu două locomotive pe conturul falezei;
- Gara Veche care nu este figurată pe planul din 1859, dar a fost construită în oraș între 1860 – 1862;
- În anul 1859 s-a început construirea Atelierelor de reparații pe faleza de la Poarta 2;
- Lucrătorii cu înaltă calificare au fost aduși de la Odessa, care au montat la Constanța locomotivele și vagoanele aduse din Anglia de la Manchester ;
- Pentru acești lucrători au fost construite cele 9 locuințe tip Duplex (figurate pe plan), care aveau până în 1862 încălzire centrală de la un cazan cu aburi.

II.3. CHARLES GEORGE LIDDELL

Charles G. Liddell
1813 – 1894

Colaborator a lui Robert Stephenson în 1840, a fost implicat în proiectarea şi realizarea a unor mari reţele private de căi ferate britanice, lucrând pentru marele concern feroviar ***Midland Railway Co.***

În anul 1846 se asociază cu L. D. B. Gordon, şi lucrează pentru mari proiecte de căi ferate engleze şi pentru lucrările de alimentare cu apă ale Londrei. A fost implicat şi în dezvoltarea metro-ului londonez.

În asociere cu Newall şi Gordon sunt masiv implicaţi în pozarea de cabluri telegrafice submarine pe peste 2000 de mile în toată lumea. În timpul Războiului Crimeei a construit o linie telegrafică submarină între Varna şi Balaclava (Crimeea). Ch. Liddell l-a propus în mod inspirat drept reprezentant al firmei în Dobrogea pe John Trevor Barkley, în calitate de Project Manager. Probabil influenţat de acesta, Liddell a propus acţionarilor ca lucrarea din Dobrogea ***să se realizeze în regie proprie***, şi să nu se apeleze la o antrepriză specializată, fapt ce a dus la mari economii.

A proiectat prima variantă a portului Constanţa, fiind menţionat în Catalogul Bradshaw la aceiaşi adresă londoneză, unde a şi decedat în anul 1894 (ferpar în 25 august 1894 în The Illustred London News), în al 81 - lea an de viaţă. Lidell şi Gordon, au locuit la Constanţa cel puţin un an între 1856 - 1857, timp în care au făcut observaţii asupra stării meteorologice pe coasta oraşului.

În august 1857 s-a deplasat la Constantinopole împreună cu Ch. Gordon, ca să negocieze o nouă concesiune revizuită şi care să înlocuiască concesiunea anterioară emisă lui Th. Wilson pentru construirea unui Canal navigabil. În discuţiile cu Fuad Paşa şi cu Rüstem Beg s-a obiectat, oarecum întemeiat, că linia Kustendjie va amâna linia de la Rusciuk la Varna, care se afla în vederile imediate ale Turciei. Investitorii englezi au hotărât atunci să realizeze linia în regie proprie şi au replicat că, dacă capitaliştii englezi sunt gata să realizeze un sistem general de căi ferate în Turcia asiatică, existenţa liniei Tchernavoda - Kustendjie nu îi va împiedica să se realizeze şi linia Rusciuk-Varna.

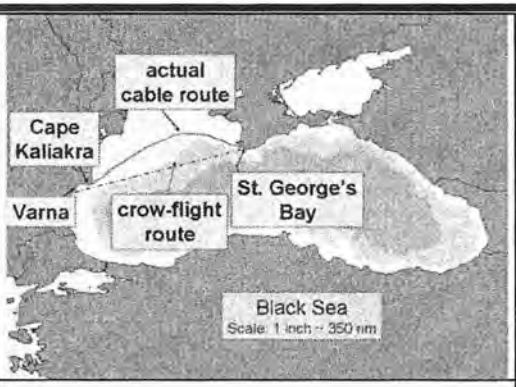
Oricum, obiectivele celor două linii erau esenţial diferite, pentru că principala sursă a traficului pe linia de la Constanţa trebuia să fie comerţul cu grâne din Principate şi din Moldova, iar pe la Rusciuk era mult prea în amonte pentru a putea prelua acest trafic.

Ch. Lidell a participat la inaugurarea liniei ferate dintre Cernavodă şi Constanţa de la 4 octombrie 1860, semnătura sa fiind în documentele de inaugurare aflate în Biroul Arhivelor Regale. Între 1865-1882 a fost directorul de la Londra al Companiei (Catalog Bradshaw), fiind unul dintre membrii comisiei care a negociat vânzarea DBSR către România.

RĂZBOIUL CRIMEEI
1854 – 1856

RĂZBOIUL PROVIDENȚIAL PENTRU DOBROGEA

Dobrogea şi transmisiunile în timpul Războiului Crimeii



Unul dintre primele cabluri telegrafice submarine din lume, lung de 530 km., a fost fabricat, din gutapercă, livrat şi instalat în 3 luni de inginerii Newall şi Liddell, între Varna şi Balaklava. ZIarul englez The Times transmitea la 30 aprilie 1855 din Constantinopole că telegraful electric funcţionează între Sevastopol şi Londra, începând cu 25 aprilie 1855. Veştile din Crimea ajungeau la Londra în max. 5 ore.

Roşu: Traseele cablurilor submarine şi terestre care au funcţionat în timpul războiului

II. 4. KARL von MOLTKE

Contele Helmut Karl Bernard von Moltke

Feldmareşal german
n. 26.10.1800 Parchim-Mechlemburg
d. 22.04.1891 Berlin
A fost Şeful Marelui Stata Major al Armatei Germane
L-a învins pe Napoleon al III –lea la Sedan

Cpt. von Moltke împreună cu maiorul von Vinke au fost în Dobrogea în perioada anilor 1833 – 1839, când, la solicitarea cancelariilor Austriece, Prusace şi Turceşti, urmau să ofere o soluţie în legătură cu Dobrogea. Urmau să demonstreze dacă se putea construi sau nu, un Canal Navigabil între Dunăre şi Marea Neagră prin Valea Carasu.

Absenţa unei soluţii precise şi sigure în raportul celor doi ofiţeri prusaci, a exclus posibilitatea construirii Canalului navigabil cu mijloacele tehnice din secolul al XIX –lea.

Pentru oraşul Constanţa cea mai importantă mărturie, a fost descrierea în două volume a războiului Ruso - Turcesc dintre 1828 – 1829, campanie inutilă încheiată cu Pacea de la Adrianopole.

În retragere de la Constanţa ruşii au distrus prin dinamitare din temelii oraşul. S-au distrus toate elementele antice ale fostei aşezări.

Colonelul Platov nu a avut ordin de a distruge oraşul. Primise ordin să consume toată muniţia aflată la Constanţa pentru un război care nu s-a purtat.

Muniţia fusese adusă în portul Constanţa la 5 iunie 1828 în 36 de nave ancorate în rada oraşului. Nu avea unde s-o consume decât pe zidurile oraşului, care tocmai fuseseră construite.

Istoria nu va uita.

II. 5. SULTANUL ABDUL MEDGID

Reformatorul Dobrogei

ABDUL MEDGID (MECID)
1839-1861

Reformele cunoscute sub denumirea de tanzimat (tc.=organizare) începute din 1834, au pornit de la o nouă împărțire a Turciei după principii europene, în guvernorate sau vileyaturi (județe), sangeacuri (plăși), care erau conduse de civili. A fost modernizat aparatul de stat după model european, pentru a eradica corupția. Social s-au făcut modificări majore în concepție și în atritudinea față de cetățean, față de ținuta sa vestimentară, față de relațiile dintre stăpân și slugă. Tanzimatul a încercat să împiedice prăbușirea statului turcesc în fața relațiilor de producție dintre capitalism și feudalismul târziu, noi apărute .

Promotorii tanzimatului erau tinerii intelectuali care au înțeles necesitatea trecerii Turciei la capitalism, orânduirea care garanta viața și proprietatea tuturor cetățenilor. Reformele au fost aduse la cunoștința publicului de către marele vizir Reșit Pașa:

- Garantarea vieții personale a avuției și onoarei tuturor cetățenilor:
- Reglementarea impunerii și perceperii impozitelor;
- Reglemantarea modului de recrutare a ostașilor și a duratei stagiului militar;
- Condamnarea cetățenilor la pedeapsa capitală numai pe baza unei hotărâri judecătorești;
- Egalitate de tratatament pentru întreaga populație, indiferent de apartenența religioasă și de respectarea acestor legi chiar de către sultan.

Privind Dobrogea, aceste prevederi care nu mai fuseseră întâlnite până atunci, au permis construirea bisericilor creștine pe teritoriul turcesc. Aceste reforme aduse la îndeplinire de căre guvernul imperial, au fost cunosute mult mai târziu (după anul 1840) de către statele europene Anglia, Franța, Germania, Austria, Rusia, etc. Când europenii au aflat de destinderea relațiilor feudale din Turcia au constatat că se deschisese o imensă piață de desfacere a produselor manufacturiere.

La început în Dobrogea au venit jurnaliștii, care au umplut cu reportaje și știri culese din Tartaria (așa numeau ei Dobrogea) toate revistele ilustrate occidentale. Apoi, după anul 1850, ai început să vină și afaceriștii. Primii care au venit în Dobrogea au fost afaceriștii englezi, cu toate că austriecii cecetaseră începând cu anul 1839 prin Baronul von Vincke terenul în vederea construirii unui Canal navigabil.

Odată când iluzia construirii unui Canal navigabil de la Dunăre la Marea Neagră a fost abandonată, singura soluție viabilă a rămas construirea unui linii ferate de le Cernavoda la Constanța.

II. 6. FIRMANUL SULTANULUI ABDUL MEDGID

din 2 Muharem, 1274 (1857)

ABDUL MEDGID

AS BARKLAY, THE HONORABLE SUBJECT OF THE MOST RESPECTED ENGLAND STATE, NOW LOCATED IN MY CAPITAL, ON THE BEHALF OF THE ASSOCIATES; FROM THE BUGAZ VILLAGE TO CONSTANTA, A RAILWAY TO CONSTRUCT THEY SOUGHT THE FAVOUR OF MY HIGHNESS'S DECREE FROM THE TANZIMATE'S SUPERIOR COUNCIL. IN FRONT OF THIS COUNCIL, THEIR PLEA WAS BROUGHT, AND PARLEY THEY DID AND EXAMINED AND CAME TO TWO TENS OF ARTICLES, AS A CONTRACT WAS DRAWN. THIS CONTRACT WAS FURTHERMORE EXAMINED BY MY MOST RESPECTABLE COUNCIL OF MINISTERS AND LATER PRESENTED TO MY IMPERIAL WAY AND ORDER WHAT THEIR BELIEF WAS TO PROCEED AND THUS THE COMPLETION EDICT OF SUCH A FEAT WAS EMANATED FROM MY IMPERIAL POWER, TO BEGIN AND CONSTRUCT THIS COMPANY HERETOFORE SOCIALLY CALLED "THE BLACK SEA TO DANUBE RAILWAY COMPANY." GAVETH THEM OFFICIAL GRANT, I DID, TO BUILD THIS COMPANY, TO HAVE AND HOLD FOR 99 YEARS BEGINNING WITH THE DAY THE ABOVE-INDICATED RAILWAY WILL BE STARTED. STILL, THIS RAILWAY WILL BE SUBJECTED TO ALL LAWS AND REGULATIONS OF MY EXALTED STATE AND AT ALL TIMES WILL FALL UNDER THE SUPERVISION OF MY IMPERIAL SULTANATE AND THE CITED CONTRACT THAT WAS SIGNED BY MY HIGH COUNCIL FOR FOREIGN AFFAIRS AND FINANCES AND BY THE MINISTRY OF COMMERCE. THE POWER OF MY PRESENT IMPERIAL BID WAS BESTOWED UPON THE FOUNDER GENTLEMEN TO EXECUTE ALL CONDITIONS OF THE ABOVE-MENTIONED CONTRACT. THIS HERE GLORIOUS ORDER OF MINE EMANATED FROM MY IMPERIAL COUNCIL TO ACT AS FOUNDING PERMIT FOR THIS COMPANY AND AS ALLOWANCE TO CONSTRUCT THE SAID RAILWAY, RESPECTING ALL PREREQUISITES WRITTEN ABOVE. THIS PAPER WAS GIVEN IN THE SECOND DAY OF THE MUHAREM MONTH OF THE 1274 YEAR.

(Sursa : www.DBSR)

ABDUL MEDGID

(turcia)

BARKLEY AND CO. ONORABILUL SUPUS AL FOARTE RESPECTATULUI STAT ENGLEZ - GĂSINDU-SE ÎN CAPITALA MEA - CERÂND FAVOAREA DECRETULUI ÎNALTEI MELE PERMISIUNI ÎN VEDEREA CONSTRUIRII CĂII FERATE DE LA BOGAZ-KIOI LA KUSTENDJE PRIN SUS NUMIŢII DOMNI - CAZUL A FOST ADUS ÎNAINTEA CONSILIULUI SUPERIOR AL TANZIMATULUI CARE CONVOCÂND FIRMA CU CARE A AVUT MULTIPLE DISCUŢII ŞI EXAMINĂRI - CONTRACTUL ÎNCHEIAT ÎN ACEST SCOP ŞI COMPORTÂND DOUĂ ZECI DE ARTICOLE FIIND DE ASEMENEA EXAMINAT ŞI STUDIAT DE CĂTRE FOARTE RESPECTATUL MEU CONSILIU DE MINIŞTRI - ŞI PREZENTAT CĂII MELE IMPERIALE

ŞI ORDINUL PRIVITOR LA EXECUTAREA SA ÎNTOCMAI FIIND EMANAT DE LA PUTEREA MEA IMPERIALĂ - ŞI ACEASTĂ COMPANIE SITUÂNDU-SE CONFORM CONTRACTULUI CITAT MAI SUS SUB RAŢIUNEA SOCIALĂ DE COMPANIA SOCIALĂ A CĂII FERATE DE LA MAREA NEAGRĂ LA DUNĂRE - ŞI PATENTA FIIND ACORDATĂ PE CALEA MEA IMPERIALĂ ÎN VEDEREA ÎNFIINŢĂRII ACESTEI COMPANII CU TERMANUL CONCESIUNII DE 99 DE ANI CU ÎNCEPERE DIN ZIUA DE CÂND SUSNUMITA CALE FERATĂ AR ÎNCEPE SĂ FIE ÎN ÎNTREGIME EXPLOATATĂ - FIIND TOTODATĂ SUPUSĂ TUTROR DISPOZIŢIUNILOR LEGILOR ŞI REGULAMENTELOR ÎNALTULUI MEU STAT ŞI ÎN TOATE CAZURILE GĂSINDU-SE SUB SUPRAVEGHEREA SULTANATULUI MEU IMPERIAL - ŞI CONTRACTUL MAI SUS CITAT FIIND SEMNAT ŞI PECETLUIT DE CĂTRE MINISTERELE AFACERILOR STRĂINE, FINANŢELOR ŞI COMERŢULUI ÎNALTULUI NOSTRU STAT - ŞI PUTEREA PREZENTULUI MEU FIRMAN IMPERIAL FIIND CONFERITĂ DOMNILOR FONDATORI ÎN VEDEREA EXECUTĂRII TOTALE A CONDIŢIILOR CONTRACTULUI SUS ENUNŢAT - PREZENTUL MEU ORDIN GLORIOS A EMANAT DIN CONSILIUL MEU IMPERIAL ŞI A FOST ELIBERAT COMPORTÂND PERMISUL DE INSTITUIRE A ACESTEI COMPANII ŞI DE CONSTRUIRE A NUMITEI CĂI FERATE CU APLICAREA TUTUROR CONDIŢIILOR CONTRACTULUI - FIIND DAT ÎN SCRIS ÎN A DOUA ZI A LUNII MUHAREM A ANULUI UNA MIE DOUĂ SUTE ŞAPTE ZECI ŞI PATRU*

(trad. ing. Gh. Mişicu,, Mag. Filatelic 1972)

II. 7. FRAŢII BARKLEY

John Trevor Barkley, s-a născut (12 octombrie 1826 - 8 ianuarie 1882) la Londra. A absolvit la Londra în anul 1847 *King's College*, făcând parte din aceiaşi şcoală britanică de inginerie cu *Sir Charles A. Hartley* viitorul inginer şef al Comisiei Europene a Dunării - CED, cel care a lucrat pe Dunăre şi la Sulina şi cu *Charles Lidell*, un alt inginer englez care a lucrat la Constanţa.

J.T. Barkley, a fost cel mai mare dintre cei trei fraţi Barkley, ingineri civili din aceiaşi şcoală engleză, următorii fiind, *Henry Charles Barkley (1829 - ?)* şi *George Andrew Barkley (1830 - ?)* care s-au aflat în diferite perioade în Dobrogea, la Constanţa şi la Varna.

J.T. Barkley s-a aflat în Dobrogea începând cu anul 1852, după care a participat ca ofiţer de geniu în războiul Crimeei, pentru ca demobilizat să rămână în Dobrogea, descoperind un important debuşeu de afaceri cu cereale la export pentru capitala Imperiului Otoman. Preluase studiile despre un posibil canal între Dunăre şi Marea Neagră întocmite de Th. Foster.

Între 1855-1857 J.T. Barkley şi-a atras doi colaboratori, pe Gordon şi Liddell, împreună cu care a întocmit prima măsurătoare meteorologică de la Constanţa şi au întocmit o Roză a vânturilor de la Constanţa şi a studiat terenul pe care se va construi viitoarea linie ferată Cernavoda-Constanţa.

Ca reprezentant al unor afacerişti de la Londra care l-au delegat pentru studii şi construcţii, a încheiat la 1 septembrie 1857 cu guvernul otoman un act de concesiune pentru terenurile necesare.

S-a ocupat de construcţia şi de exploatarea liniei ferate între 1857-1864, care a adus importante profituri companiei londoneze.

Între 1864 a plecat de la Kustendjie conform înţelegerii cu Domintorul Al. I. Cuza, la construcţia unor poduri pe râurile din Moldova şi a participat în asociaţie cu parteneri germani (consorţiul Sttrusberg) la construcţia unor linii ferate din principate.

La inaugurarea în 1869 a liniei ferate de la Bucureşti la Giurgiu a manevrat locomotiva care a condus vagoanele cu Suita Regală până la Giurgiu.

Pentru Dobrogea, personalitatea lui J. T. Barkley este importantă, deoarece pe lângă contribuţia sa la execuţia liniei ferate Cernavodă-Constanţa în 1860 şi a primei etape a portului Constanţa, s-a preocupat şi de alte amenajări în provincie.

A întocmit un raport de expertiză publicat în presa vremii, privitor la posibilitatea de construire a unui Canal Navigabil de la Cernavoda la Marea Neagră.

Raportul a rămas de mare actualitate având în vedere concluziile sale corecte.

*

Al doilea frate al său Henry Charles Barkley a publicat la Londra în anul 1891, *„Rat – catching for the use of schools"*. Cartea este o reeditare foarte rară cu alt titlu a unui volum anterior, indicat a fi folosit de filatelişti sau cartofili, semnalat de John Murray la Londra în anul 1877.

Primul său volum din anul 1876 era intitulat : *„Între Dunăre şi Marea Neagră, sau cinci ani în Bulgaria"*, unde se află la fel ca şi în ediţia următoare o hartă a liniei ferate împreună cu legăturile din vecinătate la un loc cu unele locuri istorice.

Harta am indentificat-o în arhivele Bulgare de la Sofia şi o reproducem în volum la preambul.

" ..... am întemeiat împreună cu cei doi fraţi ai mei (spune H. C. Barkley), *un loc de debarcare în Golful Varna, unde seara, începând cu sfârşitul lunii septembrie din anul 1857 după apusul soarelui, vapoarele Companiei Austriece Lloyd, puteau să acosteze până dimineaţa ..... "* ;

" Noi am plecat mai departe spre Kustendjie unde afacerile începute în legătură cu linia ferată de la oraşul Cernavodă de pe Dunăre, se afla deja în lucru; partea noastră din afacere o deţinea fratele meu mai mare cu trei ani JohnTrevor Barkley care se afla de şase ani în Turcia **,(1851 - 1857, n.n.)** ***timp în care învăţase graiurile locale inclusiv limba turcă; eu aveam douăzeci de ani*** **(?, nu corespund datele biografice, n.n.),** ***iar fratele meu, cel mai mic dintre noi era mai tânăr cu un an decât mine. Amândoi ne aflam sub tutela fratelui mai în vârstă ..... ".***

" Am petrecut mai mult de cinci ani aici în Turcia **(spune H.C.B în prefaţa cărţii; adică în Dobrogea turcească, n.n.);** ***după ce linia ferată de la Kustendjie a fost terminată, m-am angajat în continuare cu construirea liniei ferate de la Varna la Rusciuk încă şapte ani ..... "***

Al treilea frate al lui J.T. Barkley a fost George A. Barkley, cel care a construit până în 1866 -67 linia ferată de la Russe la Varna.

II. 8. LEON-LOUIS CHRETIEN LALANNE

(1811 - 1892)
Inginer şi om politic francez

La 22 noiembrie 1851, domnitorul Barbu Ştirbei desfiinţează *prestaţia în natură* cuprinsă în prevederile Regulamentului Organic şi introduce *prestaţia în bani* a fiecărui cetăţean, cu ocazia promulgării *Legii pentru lucrarea şoselelor şi a podurilor în Principatul Ţării Româneşti.* Absenţa unor cadre inginereşti de origine română l-a obligat pe domnitor să apleze prin cunoştinţele sale la ingineri francezi.

În anul 1852, se înfiinţează în baza legii *Direcţia Tehnică Centrală* sau *Direcţia Lucrărilor Publice.* La conducerea Direcţiei este invitat de la Paris în 1852 L.L.Cr. Lalanne inginer francez. Acesta a contribuit la introducerea *Sistemului metric* în Ţara Românească, organizează la Bucureşti *Serviciul de Poduri şi Şosele* şi înfiinţează o *Şcoală de conductori de lucrări publice.* A introdus în principat instrumente optice pentru ridicări topografice, a adus cărţi.

La izbucnirea Războiului Crimeei inginerul Lalanne este concentrat în Armata Franceză în Dobrogea, care îl însărcinează cu construcţia drumului militar de la Rasova. La Constanţa în 1854 a constatat că portul oraşului aproape că nu exista şi că nu era semnalizat cu un far. Fostul far fusese distrus cu 25 de ani mai înainte. Pentru asigurarea unei abordări lesnicioase a ţărmului constănţean de către goeletele franceze, care urmau să aprovizioneze cu armament, alimente şi furaje armata franţei, Lalanne a angajat refacerea vechiului far cu un ofiţer francez demobilizat care se stabilise la Constanţa pe nume Artin Aslan.

Sub conducerea lui Lalanne au lucrat la construcţia drumului militar ing. Joules Michel, dr. Camille Allard, şi topometrul român C. Aninoşanu, care elev al lui Lalanne a fost trimis de acesta la studii în Franţa, devenind mai târziu Inginer inspector general I în Corpul Tehnic din MLP sub guvernul Cuza. La drum au lucrat 500 de muncitori din Valahia aduşi prin ordin domnesc de la Giurgiu – Călăraşi de către A. Stamate.

Legat sufleteşte de România, va reveni în anul 1879, ca membru al delegaţiei franceze în comisia de stabilire a graniţei din Dobrogea dintre România şi Bulgaria, fiind însărcinat cu preşedenţia comisiei tehnice de specialişti.

Inginerul Leon Lalanne a fost ales membru de onoare al Academiei Române.

Înapoiat la Paris profesor la Şcoala de Poduri şi Şosele, director al ei şi om politic francez, senator (1883), era pensionar şi al statului Român.

Va muri în capitala Franţei în anul 1892.

O lucrare importantă a lui Lalanne foarte puţin cunoscută, a rămas în exploatare în Dobrogea ani de zile. Este vorba despre o serie de fântâni de mare adâncime pentru animale. Dintre toate fântânile cunoaştem una de acest tip construită la km 56,7 de cca 30 m adâncime, numită „puţul şanţului" sau „puţul de la răspântie" lângă Valul Traian. O imagine a dr. Camille Allard şi o fotografie din 1911 ne-o arată.

II. 9. SPIRIDON YORCEANU

Secretar de Stat în Ministerul Lucrărilor Publice
Preşedintele Consiliului Tehnic Superior
1835 - 1903

S-a născut în anul 1835. Originea numelui şi a prenumelui ne conduce la presupunerea că a aparţinut unei familii creştine de aromâni din împrejurimile Salonikului. A făcut studii la Paris ca bursier începând cu 1861, la „Şcoala de Poduri şi Şosele", pe care a absolvit-o în anul 1865.

Din cercetările noastre avem siguranţa că în anul 1850 a fost însoţitorul lui Ion Ionescu de la Brad în Dobrogea, prenumele de Spiridon, fiind amintit de prof. Vintilă Mihăilescu de la Facultatea de geografie din Bucureşti, în traducerea din Analele Dobrogei din 1922 a lucrării „Excursion agricole dans les plaines de la Dobroutcha", publicată de I. Ionescu de la Brad în anul 1850 la Constantinopole. Continuăm să deducem originea numelui de Yorceanu, ajutat de prof. Iorgu Iordan după „Originea numelor de familie româneşti". Avem aici, spune Iorgu Iordan, numele grecesc de Gheorghe adică Yorgos. Originalitatea aleasă de Spiridon la înapoierea de la Paris în Bucureşti, cetăţean român deja, a fost să-şi grafieze numele în România aşa cum îl scriau majoritatea grecilor din Bucureşti cu Y (i grec).

De aici Spiridon Yorceanu.

În urma relaţiilor strânse care au existat între Ion Ionescu de la Brad, Ion Ghica şi ing. Ch. Lalanne, tânărul de 15 – 16 ani sosit de la Constantinopole la Constanţa, care ştia româneşte din familia lui de lângă Salonic, fiind aromân, a fost şcolit în Bucureşti şi trimis de Ch. Lalanne la Paris cu o bursă facilitată de inginerul francez.

Întors în ţară se încadrează în Serviciului Public de Poduri şi Şosele din Ministerul de Interne ca şef de circumscripţie, pentru ca mai târziu să treacă cu întregul serviciu din subordine la Ministerul Lucrărilor Publice.

Ca urmare a însărcinărilor administrative s-a dovedit a fi cel mai bun inginer din admnistraţia românească, îndeplinind funcţii superioare de consilier şi director la diferite nivele până la Subsecretar de Stat.

Ca secretar general al MLP a coordonat începând cu 1867 toate proiectele tehnice din ţară, fiind acela care a propus MLP: *Numirea lui Anghel Saligny ca şef de proiect la construcţia podului de peste Dunăre de la Cernavoda.*

A conceput *Legea Drumurilor* pe care a supus-o spre legiferare Camerelor Parlamentului şi pe care a promovat-o cu pricepere prin regulamentele de funcţionare. A fost cea mai perfectă lege din România secolului trecut, prin care s-a *trasat* actuala reţea a drumurilor naţionale, trasee, lucrări de artă, amprize şi suprafeţe pietruite, ramificaţii şi racorduri de perspectivă. De peste 135 de ani, aceste drumuri nu au luat alte trasee şi nu au deranjat localităţi importante şi în foarte multe cazuri, au călăuzit viitoarele trasee de linii ferate.

Sub conducerea sa un colectiv de ingineri din cadrul MLP, a tradus şi a adaptat în vederea

elaborării „Regulamentul Corpului Tehnic", care a căpătat putere de lege începând cu anul 1894, completat cu legea „Consiliului Superior Tehnic". La citirea acestor Legi în Parlament, fusese numit prin Înalt Decret Regal, Inginer Inspector General clasa I –a.

Atenție! Aceste două prescripții oficiale au stat și cu unele adaptări moderne datorită progresului, stau la baza tuturor legilor, regulamentelor și măsurilor de ordin tehnic, aflate astăzi în vigoare.

Cu sprijinul ministrului Panait Donici, Sp. Yorceanu a reînființat în 1873 „Școala de Conductori Tehnici de Poduri și Șosele" continuare a celei închise în anul 1859, acolo unde învățase în primii ani și el, unde s-au format în cursurile inferioare viitorii ingineri, absolvenți ai Școlii Naționale de Poduri și Șosele de la București.

În anul 1880 a fost numit în înalta funcție de Președinte al Comisiei de studiere a Dobrogei și de acceptare privind cumpărarea Companiei D.B.S.R. din Constanța. Îl avea alături pe alt Inspector General clasa II –a, pe Costache Olănescu, Secretar de Stat la M.L.P., cei care au evaluat și au propus ca averea D.B.S.R. și linia ferată Cernavodă - Constanța să fie cumpărată cu suma de 16 milioane de Fr.fr. A fost cea mai profitabilă afacere a României, care s-a pomenit la Constanța cu mașini cu abur cu o putere instalată de peste 2000 CP. Ca orice român care vorbește în Parlament, Nicolae Fleva i-a acuzat pe cei doi ingineri de corupție. Peste doar câțiva ani Direcția Genarală C.F.R. care a obținut acest imens patrimoniu cf. Legii 1915 din 1882, nu a mai putut păstra clădirile câștigate la Constanța. Vândute la licitație publică, aceste clădiri sunt și astăzi în funcțiune la Constanța.

În anul 1883, s-a retras din funcțiile administrative ale MLP, ocupând până la moarte funcția de „Președinte al Consiilui Superior Tehnic". Din această înaltă demnitate tehnică a supervizat și aprobat, toate marile proiecte de construcții programate până la sfârșitul secolului al XIX - lea în România. A fost profesor la Școala de conductori unde a elaborat un manual de Poduri și Șosele.

Sp. Yorceanu a proiectat liniile ferate care urmau să fie construite pe traseele :

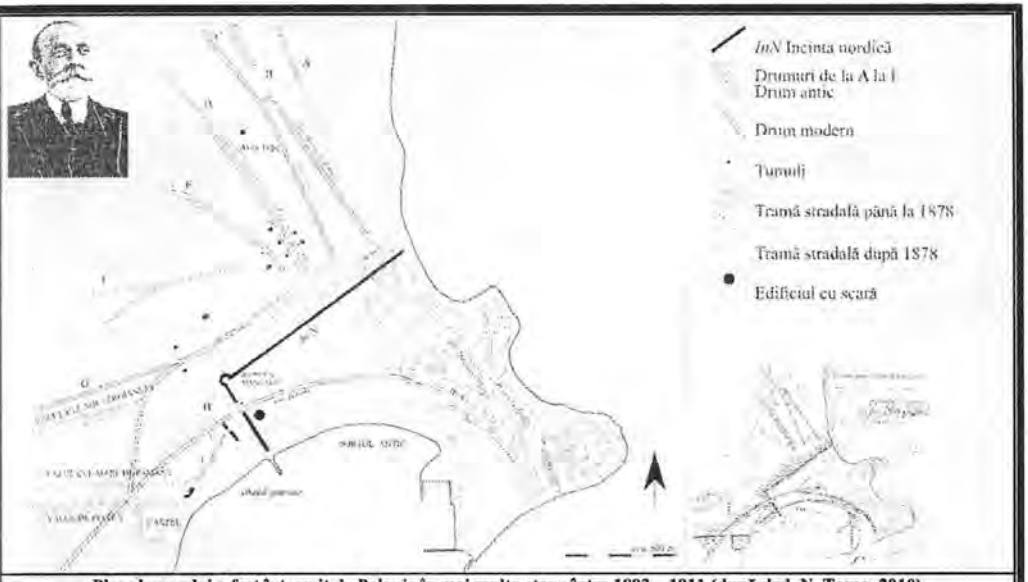
- București - Feteşti între 1881 - 1883 - costructor N. N. Hârjeu
- Rm Vâlcea - Râul Vadului 1884 - 1885.

Ca persoană era foarte rezervat și puțin comunicativ, nu a avut carisma necesară îndeplinirii unor înalte demnități în stat, la care buna sa pregătire, renumele și averea personală dobândită din economiile de o viață îl îndreptățeau. Nu a fost căsătorit și nu a avut o familie cu moștenitori. În schimb a fost consilierul tuturor miniștrilor de lucrări publice indiferent de culoarea lor politică. Evoluția MLP a fost conturată de ideile sale personale inspirate din legislația franceză.

Pentru meritele sale a fost decorat cu „Ordinul Steaua României în grad de Ofițer" și cu ordinul „Coroana României în grad de Comandor".

Spiridon Yorceanu a murit în București la locuința sa din str. Câmpineanu la 11 aprilie 1903. Toată averea sa cu o valoare de 100.000 lei în bonuri de tezaur, a lăsat-o cu testament - în administrare - Societății Politehnice, al cărui membru și președinte a fost în două mandate. Creditele împrumutate pentru clădirea sediului Societății Politehnice de pe Calea Victoriei din București, A.S.I.T. au fost achitate cu banii inginerului, după decesul acestuia.

II.10. P A M F I L P O L O N I C
topograf
1858 – 1944



Planul oraşului a fost întocmit de Polonic în mai multe etape între 1893 – 1911 (după drd. N. Toma, 2010)
În dreapta planul original şi legenda

NOTĂ: După cercetările noastre (P.C., 2008) care au în vedere Harta şi descrierea Valurilor întocmite de C. Schuchard în 1886, la Constanţa, incidente pe fortificaţiile Zidurilor Cetăţii Tomis de secol. III – IV, Valurile ajungeau în orinea: de la Nord la Sud, Valul Mic, Valul (Drumul) de Piatră pe Castella XXVII ' de la Poarta 3, Valul Mare de Pământ care se termina cu Castrul 27 de pe faleze de vest a oraşului aşa cum este descris şi de Gr. Tocilescu.
O urmă a Valului (Drumului) de Piatră este identificată de noi în incinta de astăzi a Spitalului Municipal, paralelă cu gardul metalic al Spitalului şi vizibilă de pe Bd. Ferdinand. Urma se va păstra atâta vreme cât este apărată de Clădirea (monument istoric) de alături.

DRUMURI.

Drumuri antice descrise de Pamfil Polonic :

A. Drumul apei; drumul pe care sacagii ajungeau la sursa de apă care deversa din Lacul Siutghiol prin lacul Tăbăcărie, la Pescărie.
B – C. Drumuri secundare de ieşire din Cetatea Tomis; cele două drumuri paralele ajungeau la o Cetate descoperită recent pe malul de vest al Lacului Mamaia, care nu a fost încă nominalizată prin inscripţii.
Cercetările noastre (P.C., 2008) din documente antice şi din 6 - 7 inscripţii desoperite anterior de cercetarea arheologică pe acest traseu, inscripţii datorate Layilor, ne fac să presupunem că această cetate romană, a fost Vicus Secundini. Aşezarea era separată de Cetatea Tomis datorită cetăţeniei nedefinite al acestor locuitori faţă de Tomis şi faţă de Imperiul Roman. Layii se deosebeau de Tomitani prin culoarea pielii (smeadă) a locului de origine şi al obiceiurilor.
D. Drumul spre Histria; drumul principal de ieşire din Cetatea Tomis; drumul traversa Nacropola Tumulară a cetăţii şi ducea la Cimitirul antic, identificat astăzi cu Cimitirul din Anadolchioi.
E. Drumul de nord spre Axiopolis; astăzi drumul prin satul Cocoşu spre Nazarcea.
F. Drumuri locale spre exterior şi spre terenurile arabile.
G. Drumul principal de ieşire spre Axiopolis; drumul care înspţea Valurile de Pământ.
H. Drumul antic spre Castrul Roman de la Cumpăna.
I. Drumul spre Callatis (Mangalia).

II. 11. EDIFICIUL ROMAN CU MOZAIC

Cercetătorii Muzeului de Arheologie din Constanța
din a doua jumătate a secolului XX și începutul sec. XXI

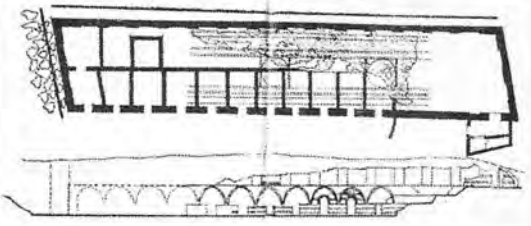
Vasile Canarache

Adrian Rădulescu

Radu Vulpe

Mihai Irimia

Mihai Bucovală



Andrei Aricescu

Gabriel Custurea

Gheorghe Papuc | Constantin Chera

Zizi Zahària Covacef

Sfârșitul părții a II –a PERSONALITĂȚI
Cuprinsul părții a II –a se află la Cuprinsul general

Partea a III-a

EVOLUȚIA LINIILOR FERATE DIN DOBROGEA

III. 1. LINIA FERATĂ CERNAVODA-CONSTANȚA

Din anul 2000, Asociația Filateliștilor Feroviari din România mi-a făcut onoarea de a mă primi în rândurile membrilor săi, oferindu-mi prilejul de a deveni un colaborator activ al Buletinului Filatelistul Feroviar. Prin natura preocupărilor în cercetarea şi colecționarea diferitelor ilustrate din perioada în care lina a fost construită, am intrat în posesia unor planuri, planşe sau imagini, pe care mă grăbesc să le aduc în atenția colegilor din AFFR.

Catalogul Bradshaw din 1867 cu referire la linia ferată Smirna – Aidîn (81 mile) din partea asiatică a Imperiului otoman, arată că primul tronson de 27 mile (1 milă = 1,609 km) s-a construit între 1858 – 24.12.1860, pentru ca pe întreaga lungime linia să fie deschisă la 1 iulie 1866.

La Küstendje (Constanța), Compania engleză *„Danube and Black Sea Railway Co"* obținuse la 1 septembrie 1857 de la Guvernul otoman, concesiunea suprafeței de teren necesare [1], împreună cu alte 65 ha cumpărate de companie în oraşul Constanța [2].

În buletinul Filatelistul Feroviar nr. 23 din 4 noiembrie 2000 am publicat articolul intitulat *„Un jubileu la 140 de ani"*, cu privire la evenimentul cel mai important pentru istoria căilor ferate din Dobrogea petrecut la Constanța la 4 octombrie 1860, anume: *Deschiderea primei linii ferate din Dobrogea pe relația Cernavoda – Constanța, pe o lungime de 64 km.*

CONSTRUCȚIA ŞI EXPLOATAREA LINIEI FERATE.

În legătură cu construcția şi exploatarea liniei de către DBSR am omis în articolul anterior să facem câteva precizări:

J.T. Barkley care a fost reprezentantul la Constanța al Companiei engleze, studiase încă din anii 1854 - 55 împreună cu colaboratorii lui Ch. Lidell şi Charles Gordon, caracteristicile geografice şi meteorologice ale oraşului şi a împrejurimilor, traseul de pe valea inundabilă a Văii Carasu pe malurile căreia s-a amplasat linia ferată, pe baza cărora proiectul propus între 1857-1858 acționarilor de la Londra ai Companiei, astfel că materialele necesare construcției au ajuns pe mare la Constanța la începutul anului 1859.

În aceiaşi măsură inginerii englezi stabiliseră potențialul producției de cereale din Dobrogea, care depăşea consumul local şi nu avea un debuşeu pentru export. Au constatat că transporturile de cereale cu căruțele prin Dobrogea între Cernavodă şi Constanța, pe lângă că erau foarte anevoioase, erau foarte periculoase din cauza deselor atacuri ale bandelor de tâlhari care teroriza podişul dobrogean.

Înainte de construcția liniei ferate apele Dunării se revărsau până la Mircea Vodă sau chiar până la Murfatlar, ştiut fiind faptul că la Mircea Vodă în special, cota terenului

---

[1] G. Sassower, *The Danube and Black Sea Railway*, în *The London Philatelist*, vol. 105, nr. 1234, aprilie 1996, p. 74-84; surse coroborate cu informații de pe Internet: apud, Thomas Forester 1857; apud DBSR, sau despre Comisia Europeană a Dunării; apud, H. C. Barkley, Between the DBSR or Five Yars in Bulgaria; Great British Encyclopedie; etc.

[2] P. Covacef, *Portul lui Anghel Saligny*, ed. ACPMC, Constanța, 2004. În conformitate cu Constituția turcească suprafețele de teren aparțineau Sultanului Imperiului şi nu puteau să fie vândute, ci doar concesionate. În acest caz s-a făcut o excepție la acele prevederi numai la insistența Companiei DBSR.

natural se afla cu 5 – 6 m sub nivelul apelor extraordinare ale Dunării. Pe Valea Carasu corăbiile şi caicele turceşti puteau ajunge până la Murfatlar.

Staţia C.F.R. Constanţa în prag de sărbătoare la 04. 10. 2000 la împlinirea a 140 de ani de la primul fluier de locomotivă la Constanţa.
Ansamblul acestei construcţii din 1960 inclusiv Pavilionul delegaţiilor oficiale a primit Premiul de Stat

Compania engleză DBSR a barat Dunărea la intrarea în valea Carasu cu un dig artificial, care s-a dovedit foarte benefic în special atunci când apele erau foarte mari.

Atacurile banditeşti fuseseră oprite de autoritatea din Dobrogea turcească. În acea vreme un trib de Cerchezi emigranţi din Caucazul de Nord, au fost instalaţi în Dobrogea. Cerchezii erau musulmani şi au îndeplinit rolul de jandarmerie contra celor care atacau religia şi ordinea islamică din Dobrogea. În 1878 când Dobrogea s-a unit cu România, Cerchezii au atacat şi creştinii din Dobrogea în câteva masacre, dar au fost opriţi şi obligaţi de schimbarea de ordine politică, să plece în Imperiul Otoman. De atunci au dispărut din istorie.

Construcţia liniei s-a făcut între 1859-1860 folosindu-se mâna de lucru a populaţiei locale; un bătrân octogenar din satul Rasova care a lucrat la pozarea liniei prin bălţile şi smârcurile de pe Valea Carasu îşi amintea în 1904 că: *„ am lucrat cu căruţele trase de boi şi am umplut cu pământ balta vreme de doi ani de zile; englezii ne-au plătit bine cu bani turceşti".*

Mai multe documente şi însemne poştale din acea perioadă vorbesc despre asocierea în vederea construcţiei a Companiei DBSR cu societatea *Tchilinghirian and Stephen*, care îndeplinea servicii poştale pentru Poşta Austriacă pe Dunăre la Cernavodă. Asocierea s-a făcut printr-un memorandum din 23 iunie 1857, la titlul companiei engleze fiind adăugată numele complet astfel: *The Danube and Black Sea Railway and Kustendjie Harbour Company, Ltd*, sub prescurtarea DBSR.

La inaugurarea liniei ferate din 4 octombrie de la Kustendjie au fost invitate mai multe personalităţi şi societăţi care se operau deja la Marea Neagră, printre care amintim: *Comisia Europeană a Dunării* de la Sulina, reprezentată de Ch. A. Hartley, inginerul şef; *reprezentantul Înaltei Porţi* în persoana vizirului Mahmud Bey, guvernatorul Rumeliei Orientale; *Societatea prusacă din Portul Odessa*, care construise între 1839-1850 linia ferată Cernăuţi-Chişinău-Odessa şi lucra la construcţia portului Odessa; comandantul fregatei britanice Cocatrice, care asigura paza militară de la gurile Dunării. *Guvernul provizoriu al Principatelor Unite* a fost reprezentat la inaugurare de către o delegaţie condusă de Gr. Filipescu ministrul de interne.

Domnitorul Al. I. Cuza a folosit linia ferată Cernavoda-Constanţa în anul 1864, atunci când a călătorit la Constantinopole pentru a primi investitura din partea Sultanului

Abdul Aziz. Pe drum până la Kustendjie a fost însoţit în vagonul salon oficial de J.T. Barkley, prilej cu care inginerul englez a făcut o ofertă Domnitorului român, pentru construirea a 19 poduri de cale ferată pentru liniile ferate care urmau să se construiască în Principate. Tehnologia de construcţie a acestor poduri s-a dovedit a fi nesatisfăcătoare, deoarece unele dintre ele au fost spălate de viiturile produse de inundaţii, în special în Moldova.

Peronul şi noua clădire a Staţiei C.F.R. de călători de la Constanţa în anul 2010.
La 4 octombrie 2010 se vor împlini 150 de ani de la primul fluierat de locomotivă la Constanţa.

Evenimentul se petrecuse în *Dobrogea turcească*. Fusese prima linie ferată deschisă în partea europeană a Imperiului Otoman.

În legătură cu alte linii ferate construite în Imperiul otoman mai cu seamă în Orientul Apropiat, facem precizarea (la fel ca şi în F.F. nr. 23/2000) că linia ferată Cairo – Alexandria fusese prima linie din Orient construită şi inaugurată la 1 ianuarie 1857.

AMBIȚII NAȚIONALE.

Considerăm că din punct de vedere istoric este corect, ca în anumite cazuri de construcții de linii ferate din Imperiul otoman amintite în publicații în studii, articole ori în volume monografice, nici în România (independentă abia în 1877) nici în Dobrogea turcească (unită cu România în 1878), nici în alte părți ale Orientului, nu se pot face priorități cu caracter național în construcțiile de căi ferate.

Toate aceste construcții s-au executat pe un teritoriu care aparținea în dreptul diplomatic Turciei otomane [3], iar cheltuielile de construcții erau investite fie de concesionari (în Dobrogea sau în România (1869 - 1880), Bulgaria (1866), Smirna (1862), fie de guvernul otoman (prin banii Sultanului egiptean, 1857).

Peste câțiva ani, după ce s-au rezolvat problemele independenței politice ale statelor respective, națiunile beneficiare de căi ferate construite, au cumpărat liniile ferate (România în 1882 şi Dobrogea tot în 1882, dar prin alte tratative).

Din acel moment se poate vorbi despre potențialul economic al României, despre posesiunea românească a liniilor ferate de pe teritoriul național; România prin exporturile de cereale pe Dunăre din deceniul 1870-1880 în urma amenajărilor C.E.D.[4] a obținut garanția creditelor externe; în acelaşi timp se poate vorbi despre potențialul uman al României, care a avut capacitatea de a ocupa imediat şi din mers cu personal calificat prin contactul de serviciu cu funcționarii străini ai liniilor ferate, în câteva luni exploatarea întregii rețele de căi ferate cumpărate; dar cel mai important în acele momente a fost capacitatea specialiştilor români de a întreține şi exploata întreaga rețea de la Cernăuți la Turnu Severin.

În acest caz putem vorbi despre marea ambiție națională a Românilor, care au plătit cu bani buni toate pretențiile acționarilor sau a concesionarilor străini, fără scandal şi fără procese celebre. În schimb România a primit o rețea națională de linii ferate dotată instalații şi cu material rulant de cea mai bună calitate.

În articolul nostru din F.F. nr. 23/2000 şi noi ne-am abătut de la adevărul istoric şi fără să ne justificăm, facem cuvenita rectificare. La vremea respectivă la fel cu întreaga Regională de Cale Ferată Constanța, am fost cuprinşi de entuziasmul evenimentului aniversar din 4 octombrie 2000 şi am căzut în patima orgoliilor oricărui inginer constructor român, ajungând să ne lăudăm cu realizări anterioare care nu ne aparțineau.

CONCLUZII MEREU ACTUALE

La Constanța, Compania DBSR a funcționat o perioadă de aproape 25 de ani.

Specialiştii Companiei amintiți mai sus s-au întrecut pe sine în privința pregătirii, aprovizionării cu materiale, execuției şi exploatării liniei ferate. Au avut în vedere un singur fapt, anume exportul cu profituri maxime la linia ferată.

---

[3] Între termenii diplomatici cu referire la suveranitate, suzeranitate sau autonomie teritorială, sunt mici diferențe de nuanță. Dobrogea se afla sub suveranitatea turcesacă; Principatele Unite se găseau sub suzeranitatea turcească; Bulgaria era o provincie autonomă în Imperiul Otoman. În zilele noastre termenii sunt aproape sinonimi.

[4] Vezi articolele noastre succesive publicate în Buletinul Filatelistul Feroviar nr. 45,46, referitoare la construcțiile Comisiei Europene a Dunării, care au deschis navigația la capacitate pe Dunăre.

Nu acelaşi lucru putem să-l afirmăm în etapa II a lucrărilor Companiei, adică la construcţia portului Constanţa. Plecarea lui J. T. Barkley în 1864 în Principatele Unite la construcţia podurilor şi a liniei ferate Bucureşti-Giurgiu, a fost lovitura de graţie adusă realizărilor anterioare ale Companiei DBSR. Din acel moment nimic nu a mai mers corect la Constanţa. Colaboratorii lui Barkley de la Constanţa au fost avansaţi şi ei în conducerea centralei de la Londra sau în Imperiul Britanic şi au plecat de la Constanţa. Compania a început să aibă pierderi serioase, au început litigiile cu guvernul otoman.

Eşecul cel mai mare l-a avut Compania cu silozurile de cereale cunoscută sub numele de Magaziile Genoveze. Este vorba despre o construcţie cunoscută în majoritatea c.p.i. editate în România după 1880, acea construcţie simbol a oraşului care avea 6 (şase) compartimente cu acoperişul în pante şi cu luminatoare. A fost o construcţie executată până în 1864 în zadar.

În Anglia începuse să se livreze alte tipuri de vagoane cu alte gabarite, altele decât cele avute în vedere la construcţia silozurilor din Magaziile Genoveze.

Gabaritul noilor vagoane de transport cereale nu s-au mai putut înscrie în curbele impuse de poziţia gurilor de descărcare a cerealelor din acele silozuri. Cerealele descărcate în silozuri de pe faleza înaltă a oraşului, deşi erau manevrate în interior conform uzanţelor de calitate, nu mai puteau să fie încărcate în vagoane şi transportate la vapoare pentru export. Magazia a rămas nefolosită şi pentru o altă derulare la export, Compania a fost obligată să construiască un alt siloz, pe o rampă în umplutură de pământ, chiar la marginea cheiului de export. O altă pierdere de profit cumulată de alte greşeli.

Magaziile Genoveze de la Constanţa între 1870 - 1882.
În stânga sus pe faleza oraşului, linia ferată de descărcare a cerealelor în Magaziile genoveze; pe această linie circula şi trenul spre la Plaja de la Vii;
Se observă că Magaziile au fost abandonate datorită lipsei de gabarit în curbe;
În planul din mijloc Gara din port acoperită cu sticlă armată are două peroane;
În plan apropiat Atelierele de reparaţii şi coşul forjei;
În dreapta două silozuri provizorii cu rampele de descărcare.

Ultimul director al Companiei Edward Harris (1870) nu a făcut altceva decât să se ocupe de vânzarea întregii averi a DBSR în anul 1882.

Preluase o companie cu pierderi dar prin abilitate şi probabil prin aplicarea unor

principii corupte, a reuşit în final să vândă Compania DBSR cu peste 16 milioane de Ffr., suficiente, pentru ca plăţile de la Londra să se facă fără nici o obiecţiune.

România, prin Direcţia Generală CFR a primit în 1882 din partea DBSR la Constanţa o avere considerabilă, pe care nu a ştiut cum s-o administreze.

Prima măsură luată de MLP a fost de a desfiinţa imediat Direcţia CFR Constanţa, care avea în exploatare cel mai important Atelier de reperaţii din acea perioadă.

Nicăieri în România în anul 1882 nu se afla o Direcţie CFR cu o putere instalată de peste 2000 CP, în locomotive, vagoane, nave tehnice, remorchere şi vapoare, instalaţii şi clădiri ca la Constanţa.

Dar cel mai important erau oamenii calificaţi, la început străini deveniţi prin opţiune cetăţeni români, dar şi personal alogen din Dobrogea, folosiţi în 1882 pentru exploatarea întregului parc instalat.

Guvernul României, MLP şi Direcţia Generală CFR din invidie şi din lipsă de competenţă, au acceptat în mod tacit de a dispersa în ţară la început oamenii calificaţi de la Constanţa, apoi rând pe rând cele mai importante instalaţii de la Constanţa au ajuns la Bucureşti, la Focşani, Galaţi sau la Tr. Severin.

Direcţia abandonată de la Constanţa deşi a avut în persoana ing. Th. Dragu cel mai destoinic director de Secţie CFR, şi-a diminuat capacitatea în funcţie de interesele de la Bucureşti.

Exportul de cereale a fost trecut în administrarea altui compartiment din MLP.

Peste încă 10 ani, în 1896, toate construcţiile de clădiri ale DBSR de la Constanţa, cele care şi astăzi sunt în funcţiune, au fost scoase la licitaţie, deoarece CFR nu le mai putea exploata sau întreţine. Au intrat pe mâna unor afacerişti, care laudă lor, le-au renovat, le-au întreţinut, astfel că astăzi cu mare greutate ele se pot identifica.

Singura construcţie de la Constanţa care aparţine perioadei DBSR a rămas *Farul Genovez* (1860), construcţie căreia i-am dedicat şi îi vom dedica în continuare cărţile noastre.

P.V. DE VÂNZARE ŞI INVENTARUL COMPANIEI ENGLEZE D.B.S.R.

Locmotive şi vagoane de marfă aduse din Anglia între 1858-1868.

Compania DBSR a adus la Kustendje între 1859-1861 o serie de locomotive şi vagoane, care au constituit la vânzarea şi cumpărarea de către România cea mai importantă avere mobilă şi funcţională a companiei DBSR. Locomotivele fuseseră comandate în 1858 de centrala DBSR de la Londra la Firma Beyer Peacock [5].

Firma Beyer Peacock a livrat pe mare între 1859-1861, cu vapoare plecate din portul Liverpool cu destinaţia Kustendje, prima serie dintre cele 6 (şase) locomotive completate cu alte (3) trei între 1862-1864.

Descărcarea de pe nave a locomotivelor s-a făcut la o estacadă special construită pe plaja portului, de unde deplasarea lor pe şine mobile şi urcarea lor pe faleza înaltă a oraşului până la cota + 35 m a Atelierelor şi a gării oraşului, s-a făcut cu tractare animală.

Probabil că acelaşi procedeu de tractare cu animale s-a aplicat şi în cazul aducerii vagoanelor de clasă pentru pasageri, deoarece ne îndoim că cel puţin cabinele metalice a

[5] *Idem*, G. Sassower, *op. cit. loc cit.* Autorul face precizarea că schema locomotivei din fig. 4 se află în Muzeul din Manchester.

acestor vagoane se putea asambla în atelierele locale.

Avem convingerea că vagoanele de marfă au fost livrate în subansamble constant din atelierele de vagoane de la Liverpool şi Manchester. Deducem acest amănunt deoarece în micul bazin portuar nu era loc şi unde navele sosite din Anglia puteau doar să ancoreze. Descărcarea subansamblelor se făcea anevoios cu mijloacele bordului pe platforme (barje) plutitoare. De aici cu care tractate de animale erau urcate la atelierele de asamblare.

Vagoanele au fost asamblate începând cu anul 1859 în Atelierele companiei construite atunci pe faleza portului. Nu am întâlnit în documentarea noastră o imagine sau o descriere a acestor vagoane sosite la Constanţa într-un număr considerabil, dar având în vederea puterea redusă a locomotivelor şi volumul mic al cerealelor vrac sau în saci care se aduceau pentru export, putem deduce că vagoanele aveau 25-40 t. În acest sens facem o comparaţie cu boghiurile şi platformele care erau folosite la Sulina, care aveau acelaşi gabarit sau capacitate.

Problema vagoanelor de marfă a devenit mai serioasă începând cu anul 1864, atunci când DBSR a început să transporte piatră pentru construcţiile de diguri şi cheiuri din portul Constanţa. Totuşi nu s-a sporit capacitatea vagoanelor pentru piatră deoarece la descărcarea lor pe liniile rebrusate de pe faleza portului, nu se puteau folosi vagoane de capacitate mai mare.

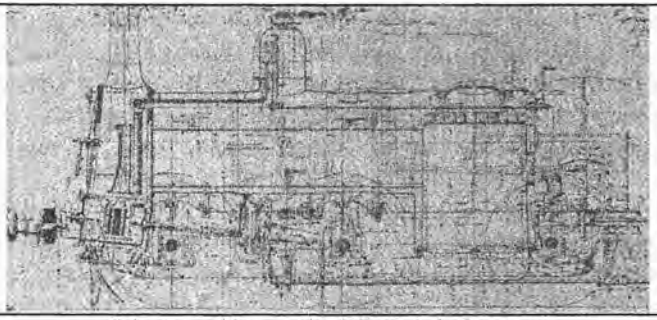
Materialul rulant

1. LOCOMOTIVE

- 9 (nouă) locomotive; un vagon salon; două vagoane clasa I; trei vagoane clasa II; cinci vagoane clasa III; un vagon mixt clasa II şi III; toate pentru pasageri;
- 300 (trei sute !) de vagoane mixte pentru grâne şi diverse; 10 vagoane furgoane pentru animale; un vagon pentru cai; două pluguri de zăpadă.

Locomotive. Black Sea Railway (4 ′ - 8 1/2 ′, engine)

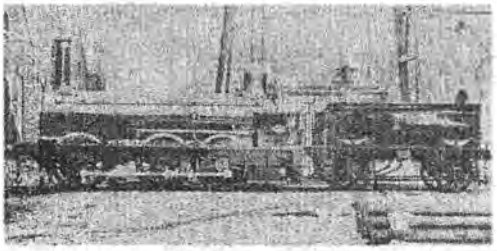
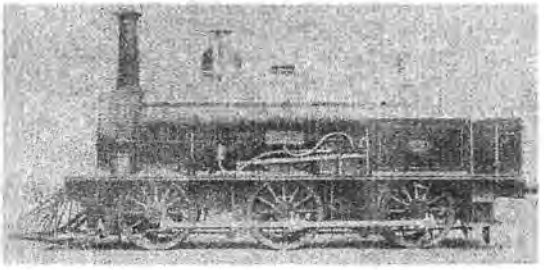
Nr. crt	Seria	Din serie	Data livrării	Descrierea tipului	Name
1	362	120	05.05.1859	Inside Cylinder Goods Engine	
2	"	121	05.05.1859	"	
3	429	191	19.09.1860	"	
4	"	192	19.09.1860	"	
5	"	193	21.03.1861	"	
6	"	194	21.03.1861	"	
7	649	329	05.09.1862	"	Ovidiu
8	"	330	05.09.1862	"	
9	2236	834	01.08.1868	Inside Cylinder Tank Engine	Tomis
10	2408	925	25.09.1869	Inside Cilinder Good Engine	



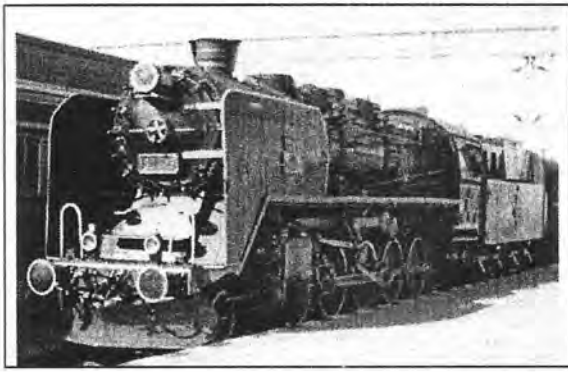
Schema unei locomotive DBSR de la Constanţa.
London Philatelist Nr. 105, 1995

Dintre aceste maşini specialiştii români au identificat locomotivele Ovidiu seria 649 şi Tomis seria 2236.

Din inventarul Companiei engleze făcut la 1/13 Iulie 1882 cu ocazia contractului de cumpărare a întregului patrimoniu al companiei DBSR, au rămas printre altele importante bunuri materiale [6].

	Locomotiva Ovidius nr. 647, una dintre cele două locomotive de acelaşi tip construite în 1862 care a funcţionat la Constanţa,
	Locomotiva Tomis nr. 2246 singura construită în 1868 cu tanc încorporat, care a funcţionat până în 1897 pe linia de la Constanţa.
	Locomotiva care a adus la Constanţa la 04.10.2000, garnitura de tren cu

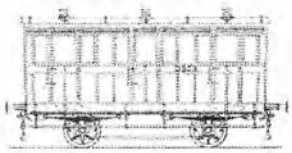
[6] P. Covacef, *idem, op. cit.*, p. 166-169; inventarul complet



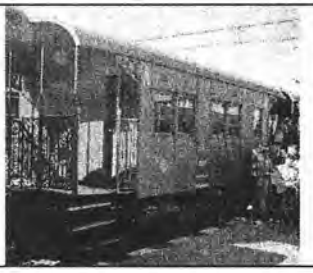
vagoanele DBSR de la Muzeul CFR din Bucureşti

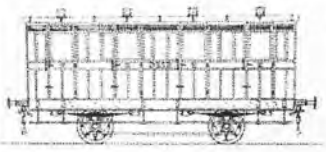
2. VAGOANE PENTRU PASAGERI

Schema vagoanelor este preluată după pliantul Regionalei CFR Constanța.



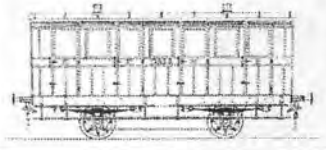
Vagon clasa I - seria A
CFR Nr. 99 652 - culoare lemn-natur
L = 6,9 m G = 6,4 t,
dotat cu 3 compartimente x 8 locuri



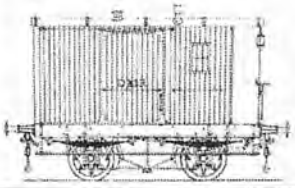


Vagon clasa a II-a - seria B
CFR Nr. 99 656 - culoare verde
L = 7,56 m G = 6,6 t,
dotat cu 4 compartimente x 8 locuri

Fotografie ratată la 04.10.2000.



Vagon clasa a III-a - seria C
CFR Nr. 99 659 - culoare rosie
L = 7,3 m G = 6,3 t,
dotat cu 3 compartimente x 8 locuri



Vagon de bagaje-maniputatie - seria D
CFR Nr. 99 667 - culoare rosie
L = 5.58 m G = 7,6 t.
capacitate incarcare = 5 tone

Grupaj selecționat din planșele Muzeului CFR și cu fotografiile din 2000.

3. ATELIERELE PENTRU REPARAȚII

Atelier pentru cazane și căldări cu aburi pentru mașinile de forță (hala centrală);

Mașină pentru nituit căldări; două foi de forjă mecanică; una nicovală mare; una menghină mecanică mare; una presă de forță pentru table; una mașină de forță rotativă mare (hala laterală);

Atelier de ajustaj; una mașină de rânduit tablele cu car mare; una mașină de rânduit tablele pe două fețe; una mașină de îndreptat tablele;

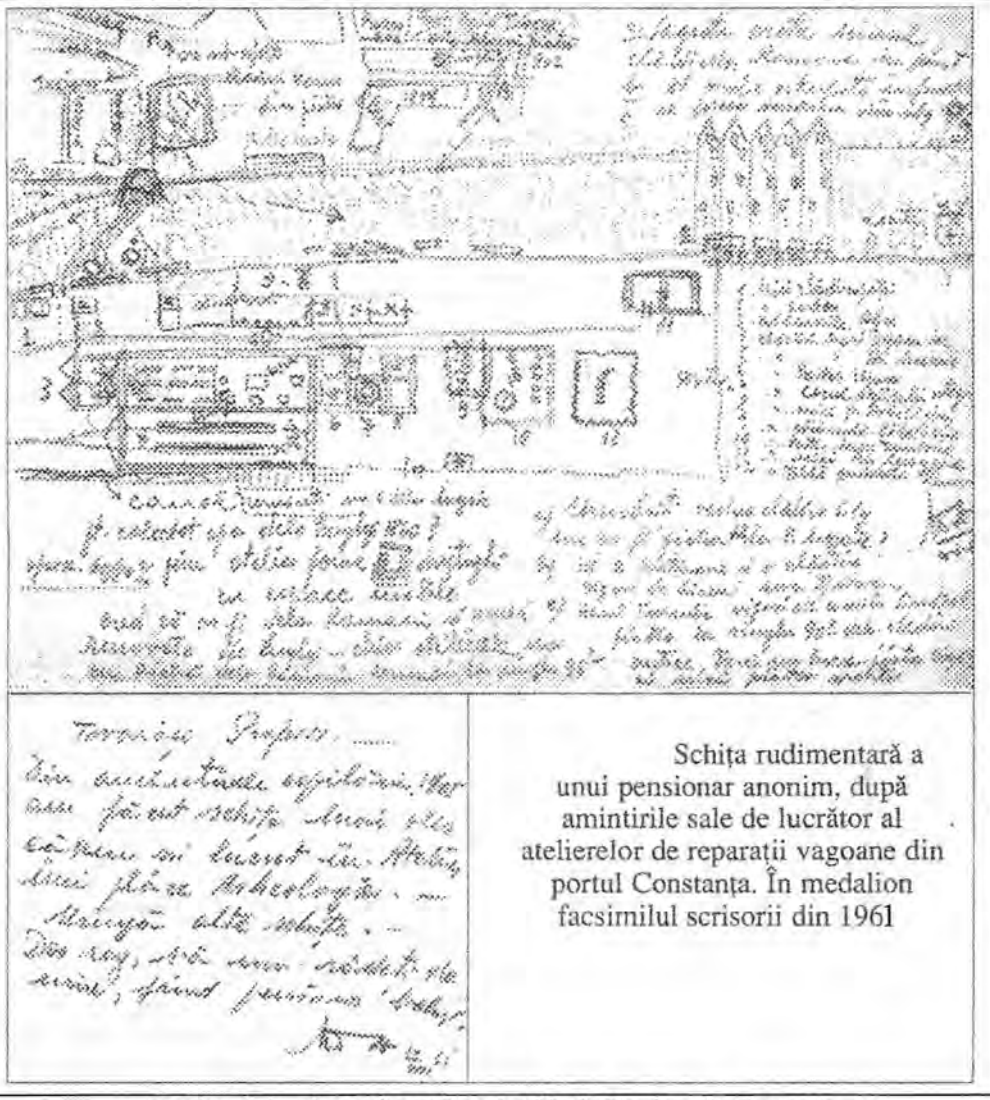
Mașini de filetat și pentru fabricarea șuruburilor;

Mașini pentru strângerea bandajelor la roți; prese mecanice; ferăstraie;

Menghine, cu car american rotativ de 12, 7, 6 tone și fără car de 12, 10 tone; scripeți, s-a.

Atelier de forje; menghine, perforatoare, macarale cu lanț; cuptoare; pompe, vantilatoare, rezervoare, etc.

Atelierele de reparații locomotive și vagoane la Constanța.
Hala centrală a atelierelor DBSR între 1859-1923 aflate pe faleza orașului. În prim plan ing. Th. Dragu șeful Secției CFR de la Constanța și ing. Spiridon Yorceanu secretarul general din MLP, principalul negociator în anul 1880 la tratativele de cumpărare a inventarului din Dobrogea. Pe linia I în funcțiune locomotiva Tomis.



Schița rudimentară a unui pensionar anonim, după amintirile sale de lucrător al atelierelor de reparații vagoane din portul Constanța. În medalion facsimilul scrisorii din 1961

Se pare că numele pensionarului a fost Marin Dumitru din Constanța.

4. ORAȘUL CONSTANȚA IESE DIN ANONIMAT

Linia ferată inaugurată în 1860 nu putea trece neobservată. Linia fusese construită cu scopul precis de a colecta și de a exporta la Constantinopole cerealele din Dobrogea.

După cum ne asigură Dumitru C. Brătianu (1817 – 1892), aflat în anul 1861 pentru 18 zile ca turist la Kustendje, ***„Grâul din Dobrogea are culoare aurie ca a***

porumbului şi la interior miezul este sticlos. Pâinea obţinută este galbenă şi mai bună la gust decât cea obţinută din grâul din Valahia, care este aspră" [7].

Baronul d'Hogeur [8] în vizită la Constanţa a făcut o analiză a eficienţei liniei ferate construite de englezi şi a constatat că după numai câţiva ani de exploatare, din profiturile obţinute se puteau reinvesti sume considerabile atât pentru exploatarea liniei cât şi pentru noi construcţii.

Mărfuri	Anul de exploatare	Cantitatea Tone	Preţul unitar lei/u.m	Valoare lei româneşti
Cereale, exp.	1878	704.506	5 bani/tkm linie la 65 km	2.289.644,50
Cereale	1879	70.456	5 bani/tkm	228.982
Alte mărfuri	1879	5.500	10 bani/tkm	35.750
Lemn	1879	1000 vag	32 lei/vag	32.000
Cărbune, imp.	1879	40.000	6 bani/tkm	156.000
Fier şi coloniale, imp	1879	40.000	12 bani/tkm	312.000
Pasageri, coletărie	1879	-	-	105.000
Venituri	-	-	-	3.160.126,50
Cheltuieli	-	-	-	1.896.073.30
Profit mediu	-	-	-	1.264.053,20

Ca urmare oraşul Constanţa care după ce fusese o localitate cu 2000 de locuitori în deceniile 1800-1828, a decăzut ca urmare a războaielor distrugătoare purtate pe teritoriul său între Rusia şi Turcia şi s-a transformat într-un mic sătuc în următorii ani cu 40-50 de case.

Providenţialul Război al Crimeei [9] purtat în bazinul Mării Negre şi în Dobrogea între 1854-1855, sintagmă lansată de senatorul PNL Dan Amedeo Lăzărescu, a lăsat la Constanţa la terminarea sa numai ruine. Locuitorii oraşului fie emigraseră în Turcia (musulanii), fie se ascunseseră în satele şi bălţile Dunării (creştinii ori alte religii din Dobrogea) între Ostrov-Rasova-Cernavoda-Hârşova.

Pe teritoriul Dobrogei părăsite de armatele beligerante, au venit mai multe societăţi de afaceri engleze sau multinaţionale (C.E.D. la Dunăre şi la Sulina) sau Compania DBSR la Constanţa, care prin concesiuni acordate de guvernul otoman, au început investiţii în construcţii pentru navigaţie sau pentru linii ferate.

Ecoul acestor construcţii a atras fie pe foştii locuitori care au revenit la casele lor, fie a atras noi categorii de oameni de cele mai felurite religii sau confesiuni, interesaţi de salariile atrăgătoare oferite de concesionari.

---

[7] St. Lascu, St. Ţurlea, *D.C.Brătianu, biografie*; şi *Magazin Istoric*, iunie, 1986, Bucureşti, pp. 20-25.
[8] d'Hogeur Adolphe, baron, *Informaţii asupra Dobrogei*, Bucureşti, 1879.
[9] D.A. Lăzărescu, senator PNL între 1990-1997, într-o prefaţă la lucrarea D. Berezniak, *Masoneria în Europa de est*, Bucureşti, 1994.

Într-un singur deceniu 1856-1866 oraşul Constanţa a ajuns la 6000 locuitori [10].

Influenţa Companiei DBSR a fost covârşitoare în dezvoltarea oraşului Constanţa, a Dobrogei şi a întregii provincii în general.

Linia ferată Cernavoda-Constanţa şi exporturile de cereale din Dobrogea, a fost principalul factor al prosperităţii oraşului şi a locuitorilor săi la nivel european[11].

* * *

[10] P. Covacef, *Povestea Farului Genovez*, vol. I, Constanţa, 2003 şi vol. II, Constanţa, 2007; şi P. Covacef, *Portul lui Anghel Saligny*, Constanţa, 2004.

[11] Gh. Stănculescu, Comunicare la Simpozionul CRIFST de la Constanţa, ţinut la 29 mai 2010; Aduce o importantă contribuţie în legătură cu construirea liniei şi mai cu seamă în legătură cu ecourile în presa Marii Britanii din acea perioadă despre Dobrogea. Cercetătorul are importante contribuţii la exporturile de cereale din Dobrogea şi prin Portul Constanţa. Prin relaţiile sale Arh. Gh. Stănculescu a cumpărat din Arhivele din Marea Britanie o serie de planuri mai puţin cunoscute, unele inedite, pe care cu amabilitate ni le-a pus la dispoziţie spre cercetare iar pe unele ne-a permis să le folosim în publicaţia de faţă. Îi mulţumim.

III. 2. LINII FERATE SPRE CONSTANȚA PORT

Etapa de tranziție

Racordarea cu rambleu foarte înalt a liniei ferate Feteşti – Cernavodă cu vechea linie engleză Cernavodă – Constanța în stația Saligny la km. 172 + 216 din spre Bucureşti, a pornit de la podul de la Cernavodă fiind obligată de decizia Comisiei Riveranilor Dunării, privind menținerea gabaritului de 30 m pe sub podul construit în 1895 de către Anghel Saligny la apele extraordinare.

Vechea linie engleză construită în Dobrogea în anul 1860, a avut gabarite reduse la nivelul tehnicii din acei ani, a avut curbe cu rază minime sub 120 m, a avut nivelele de teren inundabile deasupra ciupercii şinei. Linia ferată din stația Saligny racordată în 1895 la linia podului, urma să facă față noilor capacități care traversau podul. Fosta linie engleză dintre Saligny şi portul Cernavodă pe 6 km nu a fost abandonată, fiind folosită ulterior doar pentru depozitele construite în portul Cernavodă, pentru cerealele colectate pe plan local.

Gara C.F.R. Cernavoda Pod

Tren la Constanța Port în anul 1887
Locomotiva Tomis nr. 2246
În plan apropiat ing. Theodor Dragu

Traficul pe noua linie a consemnat capacități care nu au fost avute în vedere în anul 1860, care au ajuns în anul 1913, de la care se păstrează date statistice:

- 104 milioane tone de petrol transportat în cisterne pentru export adică 9/10 din exportul de petrol românesc;
- cereale 62.500 tone (dublul capacității silozurilor din portul Constanța) adică 1/7 din exportul României;
- alte produse exportate, cherestea, lână şi unele produse alimentare;
- Valoarea exporturilor pe această cale a însumat în anul 1913, 104 milioane de lei / aur anual.

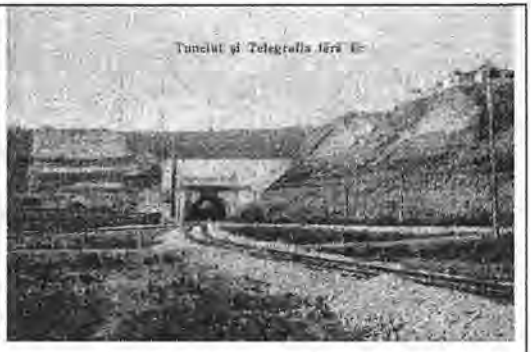
Construcţia liniei propriu zise a început în anul 1897 sub conducerea ing. Ştefan Gheorghiu, Inginer Şef (C.T.), şeful diviziei, care a cuprins lucrările de terasamente pentru linie simplă prin bălţile din Valea Carasu. Traseul a fost continuat cu terasamentele pentru poduri în linie dublă de la km. 172 + 216 (Staţia Saligny) şi cu cele de la km. 226 + 760 (Constanţa oraş, în Staţia Palas pentru subtraversarea liniei spre cariera de la Canara), construite sub urmărirea ing. V. Cristescu şeful secţiei Murfatlar – Constanţa şi a ajutorului său ing. N. Teodorescu, viitorul director general al CFR. La lucrările de racordare cu liniile din port a contrubuit şi ing. Ioan Pâslă (venit de la Rm. Sărat) care se afla începând cu anul 1899 la conducerea construcţiilor din portul Constanţa.

Construcţia liniei a continuat cu întreruperi din lipsă de fonduri până în anul 1904, fiind terminate de ing. P. A. Zahariade, inginer inspector general II şi de ing. Mihai Rădulescu, P.P. Pereţ.

O nouă variantă stabilită de către Anghel Saligny, director general cu grad de ministru secretar de stat în MLP, a însemnat abandonarea fostului traseu de coborâre a liniei spre port, pentru a se putea construi *tunelul de coborâre în port.*

Salutări din Constanta.

1907, Tunelul din port L = 490 m, rampa 8 la mie rampa maximă 1,5 % în tranşeea amonte
La inaugurarea portului în 1909 garniturile reduse ca număr de vagoane şi pilotate, urcau cu două locomotive.
În fotografie Anghel Saligny cu nepotul său Ovidiu (+ 1916, de tifos), băiatul ing. Eugen Saligny, secretarul executiv al Societăţii Politehnice
Vedere circulată 12.02.1909



Tunelul de coborâre în port.
În stânga zona rezervată casiurilor de colectare a apelor care veneau torenţial prin tunel.
În dreapta Cartierul Marinarilor (muncitorilor portuari)
Deasupra pe faleza superioară a portului antenele Telegrafiei Fără Fir, sistemul de comunicaţii adaptat şi perfecţionat în 1911 prin construirea Staţiei de Radio.
Staţia era performantă în partea de est a Mării Mediterane.

Tunelul de coborâre în port a fost construit între 1904 – 1908 în colaborare atât de inginerii portului Ion Pâslă şi P.A. Zahariade cât şi de inginerii Direcţiei CFR. Proiectul tunelului în lungime de 490 m a fost întocmit de ing. Iosif Capriel colaorator al lui A. Saligny la podul de la Cernavoda. Tunelul datorită rampei de intrare care depăşea caracteristicile normale ale unei linii ferate, între 5 – 7 la mie a creiat mari probleme datorită apelor de ploaie uneori torenţiale care se acumulau în tranşeea din amonte. Problema nu a fost dirijarea acestor ape ci canalizarea lor la nivelul platformei orizontale din port, prin casiuri mari de captare şi de dirijare a apelor la bizinul portuar.

Propunerea de amenajare a tunelului a venit din partea ing. Ştefan Gheorghiu, începute în acel an 1904, continuate şi finisate de către ing. Ioan Pâslă, directorul portului Constanţa până în anul 1908.

La Cernavodă au fost necesare, noi construcţii de amenajare în noua variantă de exploatare de după darea în exploatare a podului de peste Dunăre, construcţii executate de către ing. Mihai Rădulescu devenit inginer şef, la care s-a afirmat un tânăr inginer Victor Brukner, viitor inginer inspector general şi profesor universitar la Politehnica din Bucureşti.

Construcţia liniei s-a terminat în anul 1912.

La data punerii în funcţiune linia a avut următoarele caracteristici:

Linie ferată dublă (în perspectivă) şine de tip 40, cele mai moderne în epocă, raza minimă 500 m cu rampa maximă de 10 la mie; la coborârea în port, linia a avut aceleaşi gabarite, doar panta de coborâre spre port din cauza diferenţei de nivel şi a vitezei de acces reduse, fiind de 17 – 18 – 20 la mie (20 la mie doar pe 90 m diferenţă de nivel); în port razele minime au fost stabilite din cauza vitezei şi traficului redus la 250 m.

În anul 1912, fosta linie construită de către Compania D.B.S.R. a fost desfiinţată.

Dublarea liniei

Calea ferată a fost construită până la primul război mondial cu linie dublă.

Lucrări de artă

În acel an pe linie se aflau: 57 de poduri, podeţe, pasaje superioare sau inferioare,

Staţii de Cale ferată şi Halte de călători
Staţia Medgidia (km 190 + 461),
Staţia Murfatlar (km 207 + 360),
Staţia Constanţa oraş (km 226 + 760),

Apoi, haltele s-au transformat în staţii de cale ferată şi de călători
Staţia Dorobanţu (km 198 + 932),
Staţia Valul lui Traian (km 214 + 715),
Staţia Mircea Vodă (180 + 051),
Staţia Constanţa port (227 + 250),
Staţia Pallas (221 + 405),

Halte de călători
Halta Medeea (222 + 925), desfiinţată
Mircea Vodă, transformată
Valul lui Traian, transformată
Pallas, transformată

Costuri.

Linia ferată pe 60 km în valoare de	480 milioane
din care:	
Linie ferată dublă 54 + 544 km până la Constanța	
Linie dublă Tunel 5 + 845 km	
Construcția tunelului	
Tunelul de coborâre în port în valoare de lei	125 milioane
Total	605 milioane

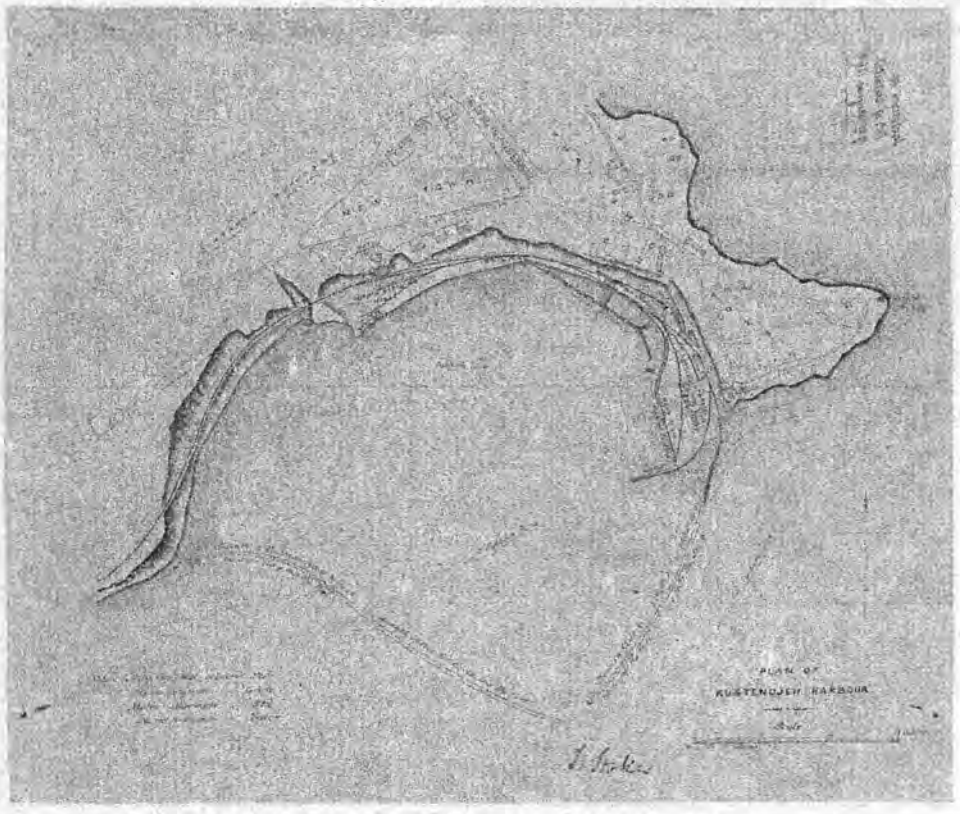
În timpul primului război mondial o parte însemnată din linia construită cu șină de tip 40 de pe linia doua a fost demontată de ocupația germano – bulgară din Dobrogea. Linia demontată a fost folosită pentru a se construi linia ferată de pe traseul de la Medgidia la Hamangia (Baia) și pe linia de la Istria (Caranasuf) – Hamangia (km. 63 + 000 – 83 + 300).

***

III. 3. LINIA CONSTANȚA PORT – CARIERA CANARA (OVIDIU)

Construcția liniei a fost impusă de identificarea în localitatea Canara a celui mai important zăcământ de piatră de construcții din apropierea portului Constanța. Cariera era cunoscută din antichitate deoarece o serie de pietre de construcții fasonate, moloane de piatră, au fost găsite pe teritoriul fostei cetăți de la Tomis. Problema cea mai dificilă a fost transportul pietrei de construcții pe o distanță de 18 – 20 km.

Linia carierei a fost construită în anul 1895 de către antrepriza Hallier care câștigase licitația internațională de construcție a portului Constanța. Antrepriza nu a primit acordul și autorizația de construcție prin oraș, a liniei din partea Direcției Generale CFR București. Linia ferată trebuia să ajungă cât mai aproape de fronturile de lucru ale Digului de larg, din zona de la poarta 1 (viitoare), fără să folosească liniile ferate în rebrusment (zig zag) ale Secției Constanța a CFR și a stației de călători.



Planul de dezvoltare a portului însușit de John Stockes

Linia ferată din port urmărește linia inferioară a falezei până la poarta IV –a de astăzi a portului; primăria nu a acceptat ca linia ferată a Companiei D.B.S.R să folosească în interiorul orașului traseele Companiei sau invers; ca urmare Compania Adrien Hallier care a construit Linia spre Cariere Ovidiu a fost obligată să aleagă traseul cel mai dezavantajos. Traseul construit s-a păstrat dar a fost rare ori folosit. Pe acest traseu a coborât o singură dată, cu nenumărate peripeții și deraieri, Trenul Orient Express.

Discuțiile dintre cei doi concurenți Compania și Primărie au fost atenuate în final. Previzibil.

Ca urmare antrepriza Hallier a fost obligată să scoată gerniturile de tren pe la poarta 4 (viitoare) a portului, urmărind traseul pe sub faleza e vest a oraşului şi cu urcare a unei pante destul de accentuate (1,5 – 2 %), ceea ce era anormal. În acest caz era necesară o dublă tracţiune la ieşirea din port şi la fel o dublă frânare şi pilotare la coborârea în port a garniturilor de vagoane cu piatră.

Ruinele de la poarta 3 a portului care se văd şi în planul lui Pamfil Polonic din 1896
În imagine Vasile Pârvan pe capacul puţului de apă potabilă alimentat din Galeria Subterană; pe faleza superioară clădirea Punctului Vamal al oraşului;
în plan apropiat linia ferată care făcea legătura cu Cariera Canara (Ovidiu) după ce urca cu două locomotive pe la Poarta 4 a portului garnitura de vagoane goale; vagoanele au circulat începând cu anul 1895 spre carieră de unde se aducea piatra cu care s-a construit miezul digurilor sau umpluturile din spatele cheiurilor.
În dreapta imagine cu Atelierul de sculpturi de la Poarta 3

În *prima etapă*, linia carierei urma să ajungă la Cantonul de la Km 3 + 300, un important reper al liniei ferate Constanţa – Bucureşti, punct în care urma să intersecteze cu barieră linia principală, pentru a porni mai departe 12, 5 km spre nord,până la cariera Canara. Însumând aceste lungimi constatăm că linia ferată a avut o lungime de 18 – 20 km, de la punctul de descărcare până la punctul de încărcare.

În anul 1899 ca urmare a unui arbitraj internaţional ţinut la Bucureşti, Antrepriza Hallier a fost obligată să cedeze contractele de concesiune şi de construcţii din port. Statul a fost acela care a cumpărat lucrarea şi a despăgubit pe A. Hallier, iar Ministerul Lucrărilor Publice a fost cel care a reluat execuţia construcţiei portului în antrepriză proprie.

Cariera Canara frontul de lucru pentru blocuri naturale categoria I – IV, cu încărcare direct pe platforma vagoanelor

Escavator sovietic importat în anii 1948- 1950

Linia ferată era o investiție a portului prevăzută în devizul general licitat în anul 1895, iar linia a fost construită de către antrepriza Hallier pe tronsonul cel mai dificil, acela de urcare a falezei portuare pe la poarta 4. Tronsonul următor de la cantonul 3 + 300 aflat astăzi în zona haltei Medeea (Pasajul Cumpenei cu Podul dublu de peste linia ferată Constanța – București) în lungime de 12,5 km (la data construcției a rezultat o lungime mai mare cu 2,8 km de linie), pe un traseu necunoscut în afara orașului. Linia a mers aproximativ pe traseul liniei ferate spre Năvodari, din zilele noastre.

În cariera Canara linia a deservit mai multe fronturi, care au fost deschise pe malul lacului Siutghiol, pe amplasamentul pe care s-a construit mai târziu Termocentrala Ovidiu II. Din acest front s-a exploatat întreaga cantitate de piatră cu care s-au construit digurile de adăpostire ale portului Constanța, în varianta Anghel Saligny.

Astfel: Frontul de piatră nesortată necesară digurilor; frontul adiacent de manipulare pentru blocurile de piatră naturală de categoriile I – IV, care se extrăgeau de la același front cu macarale sau prin ripare manuală; frontul produselor concasate necesare rețetelor de betoane pentru prefabricate, aflat pe aceiași linie de intrare în carieră. Exploatarea acestor amplasamente și fronturi s-a făcut până la primul război mondial.

Piatra extrasă s-a folosit la lucrările : Construcția digurilor principale ale portului Constanța; Construcția digurilor pentru delimitarea umpluturilor în port; Piatră concasată pentru betoanele necesare prefabricatelor de beton pentru cheiuri și pentru alte betoane; Piatră concasată pentru construcția liniilor ferate ale portului; Piatră pentru alte amenajări de drumuri, platforme și consolidări în port. Șantierul de construcții al portului SPM, a furnizat piatră din cariera Canara și altor beneficiari din Dobrogea în special pentru calea ferată sau din orașul Constanța, pentru Primărie sau alți beneficiari.

În scurtă vreme creșterea necesarului de piatră pentru construcții la Constanța a devenit așa de mare, încât SPM a fost obligat să deschidă și alte fronturi în cariara Canara.

Într-o altă etapă, *a doua,* înaintea WW 2 și continuată cu anul 1947 de construcție a liniei ferate de la port la cariera Canara, s-a reanalizat amplasamentul noului traseu de la Constanța la noile fronturi din carieră, astfel că lungimea liniei aproape că s-a dublat, până la o lungime de 21 km. A fost etapa de construcție a Canalului Dunăre – Marea Neagră, în varianta de debușare a canalului în portul de la Midia.

Racordarea noului traseu cu linia portului s-a făcut de data aceasta în Stația CFR Palas, de unde, pe un traseu care ocolea intravilanul orașului Constanța, a traversat la nivel Șoseaua Constanța – Murfatlar, în dreptul aceleiași intersecții cu barieră din prima etapă care s-a numit *la Berechet.*

Fosta barieră de la Berechet

Dumitru Berechet a fost un mare proprietar de terenuri în oraşul Constanţa şi în împrejurimi. În timpul guvernării liberale interbelice şi al primariatului lui Horia Grigorescu pe terenul donat de Berechet în această intersecţie, unde se afla şi cunoscutul canton de la km 3 + 300 de pe linia portului spre cariera Canara de la intersecţia cu magistrala Bucureşti, s-a construit un Dispensar Medical şi o baie publică pentru locuitorii cartierului. Un dispensar asemănător fusese construit şi la Spic de Grâu, un alt cartier în nordul oraşului de atunci aflat la intersecţia str. Carol (Tomis) cu str. Ion Raţiu.

*

În zilele noastre bariera de la Berechet nu se mai cunoaşte, deoarece era o trecere la nivel a liniei ferate cu barieră manuală. Între timp s-au construit Pasaje de supratraversare, Pasajul Cumpenei, iar trenurile care aduceau piatra la Digul de larg cca 5-6 trenuri pe 24 de ore au adormit de cca 20 de ani. Astăzi numai umbra trenurilor care marcau orele cartierului au rămas în amintirea unor oameni mai în vârstă. Oamenii mai tineri se vor întreba odată: De ce a fost nevoie de un pasaj cu două fire de circulaţie peste Şoseaua Naţională? D'aia! Oare mă răcoresc când exclam atunci când îmi amintesc. Aveam la I.C.H. Constanţa unde eram Director tehnic un dispecerat care dirijeau 12 - 18 garnituri de tren cu 35 de vagoane basculante în 24 de ore, evaluate la 1500 t piatră pe garnitură, piatra cu care s-a construit digurile portului Constanţa. Această informaţie poate este astăzi incredibilă. Personal aveam responsabilităţi operative printre altele şi de descărcare a trenurilor la două rampe, la Agigea şi la Digul de Larg, trenuri care însumau un maxim de 18.000 t de piatră pe 24 de ore. Eu şi dispecerul Ion Dragnea ne-am retras. Nici arhivele nu mai pot păstra evidenţele şi planurile operative. Vă rog credeţi-mă pe cuvânt.

v. la P.C. *"Onomastica străzilor din Constanţa"*, Ex Ponto, Constanţa, 2010.

În carieră noile fronturi au părăsit malul lacului Siutghiol deoarece aici s-a construit Uzina electrică Ovidiu II şi au intrat în alte zăcăminte de piatră, care s-au păstrat încă zeci de ani, până prin anii 1960 – 1965. După reconstrucţia liniei pe noul traseu, linia ferată a fost predată spre exploatare şi întreţinere Direcţiei generale CFR.

Şantierul SPM a plătit aceleaşi tarife de exploatare ca oricare alt beneficiar de transporturi, cu toate că mare parte din materialul rulant de pe linie aparţinea şantierului de construcţii. Pe noul traseu au avut acces şi alţi particulari, care au folosit cu vagoane închiriate de la CFR capacitatea liniei.

La nivelul *etapei a doua* de construcţie a liniei ferate, care a urmat în linii mari traseul din zilele noastre, valoarea lucrărilor de construcţii a fost de 21 km x 5.500.000 lei km = 115.500.000 lei.

După anul 1965 a urmat *a treia etapă* de traseu al liniei ferate prin oraşul Constanţa, despre care vom mai vorbi.

***

III. 4. LINIA MAGAZIILOR PROVIZORII DE CEREALE DIN ORAŞUL CONSTANŢA

Până la punerea în funcţiune a silozurilor din port, de după anul 1901 – 1902, portul Constanţa nu mai avea alte capacităţi de depozitare a cerealelor, cea mai însemnată activitate de export. În anii anteriori s-a început construirea celor aproape 3 km de Magazii provizorii de pe actuala str. Labirint. În prezent se mai păstrează doar 1 km din lungimea acestor magazii. Construcţiile s-au terminat în anii 1902 – 1904, conform creditelor menţionate în tabelul VIII. 7 – 8, prezentate în volumul *Portul lui Anghel Saligny* la valoarea de 49.300 mii lei.

Important în acest mare ansamblu de construcţii de linii ferate a fost cantonul de la km 3 + 300, desprins din linia curentă, undeva în zona străzilor I. G. Duca, Atelierelor, Olteniei, piaţa Ştefan cel Mare de la ICIL, de la care s-au pornit toate ramificaţiile de linii din oraşul Constanţa, spre cariera Canara, spre Mamaia, spre Magazii, spre Depozitul de Armăsari şi celelalte următoare descrise.

Pe acest traseu s-a aflat zeci de ani un castel de apă de la care se alimentau toate locomotivele care funcţionau la Constanţa. Castelul a dispărut prin demolare în perioada anilor 1963 – 1965, atunci când s-a mutat şi s-a deschis în 1963 noua Staţie CFR a oraşului Constanţa.

Vaoloarea acestor construcţii a fost de 3 km x 4.000.000 = 12.000.000 lei.

* * *

III. 5. LINIA OBORULUI DE VITE DIN ANADOLCHIOI

Înființarea Depozitului de Armăsari de la Constanța a fost o investiție a Ministerului Agriculturii din România de la începutul secolului XX, care a dorit să pună în valoare tradiția creșterii cailor dobrogeni. Specia de cai crescută în Dobrogea zeci de ani de către populația tătară a regiunii, s-a selectat și a progresat în aceste decenii în mii de exemplare, după cum afirmă unii călători străini prin regiune, experiență care nu putea să fie neglijată. Calul dobrogean, cu o talie mică, era foarte vioi, puternic și în special adaptat la lipsa de apă din mijlocul stepei dobrogene.

Suprafața de teren pe care s-a construit depozitul făcea parte din terenurile statului care se aflau în afara orașului Constanța și se întindeau pe conturul de nord și vest de la limita cartierului Tăbăcărie la est, cuprindea pe actuala linie a străzii Soveja, cartierul Anadolchioi aflat la sud, până la strada Ion Rațiu și după ce trecea de actualul Bd. Al. Lăpușneanu ocolea Câmpia Aviației de la Dacia până la Casa de Cultură. Terenul se va numi așa după primul război mondial, deoarece la cererea Prințului Bibescu, cunoscutul pilot, primăria orașului a acordat terenul respectiv unde acesta dorea să construiască un aerodrom civil. Până la urmă aerodromul s-a construit la CET, acolo unde se află o sală de sport. Această sală a fost Hangarul aerodromului. Aerodromul nu a funcționat deoarece din cauza războiului avioanele civile nu puteau zbura, iar după război aerodromul a fost desființat. Terenurile Ministerului Agriculturii se continuau spre viitoarea Oierie de la Palas, care se afla pe șoseaua spre Murfatlar - Medgidia.

Hipodromul și Târgul de vite

Amenajerile depozitului de armăsari au constat din Târgul de vite cu grajdurile și dependințele acestor grajduri unde se păstrau caii. Târgul de vite s-a aflat la ieșirea din orașul Constanța pe șoseaua Tulcei (Carol și bd. Tomis). Grajdurile au constat din două clădiri impunătoare, construite între 1910 – 1915, din cadre de beton umplute cu cărămidă aparentă zidită pe două rânduri, acoperișul celor două clădiri aflate una în prelungirea celeilalte paralel cu str. Carol, fiind din țiglă pe asteriale din lemn. Cărămida necesară a fost livrată pe loc (distanța sub 1 km) de Fabrica de cărămizi, unde proprietar era Crikor Damadian, care ardea lemne de foc livrate de Direcția Silviculturii din Dobrogea. Cărămidăria avea gropile lui Ouatu de la marginea de sud a lacului Tăbăcărie. Coșul înalt al fabricii de cărămidă a fost vizibil în mai multe fotografii și în anii 1960 – 1970, atunci când s-a construit ansamblul Tomis Nord. A fost cea mai bună afacere și a Depozitului de Armăsari și a fabricii de cărămizi.

A doua amenajare a Ministerului Agriculturii a fost construcția unui modern hipodrom cu tribună, poate primul hipodrom de alergări de obstacole (Steeple chasse) și în secundar un hipodrom de galop neomologat. Hipodromul avea drept scop antrenamentul cailor în vederea selectării celor mai valoroase animale.

Acest hipodrom construit din tribune prefabricate din beton, capabil să primească cca 500 de spectatori pe cinci rânduri de gradene, ocupa o suprafață de (50 x 15) m, exact la marginea gardului de nord al Oieriei de la Pallas. Structura din lemn a acoperișului tribunei și stâlpii înalți de susținere, frontonul din lemn traforat al tribunei au dispărut în

timp, poate până la WW 2, în schimb tribunele din prefabricate nu au fost dezafectate decât în anii 1980 – 1985. Ele au fost pentru locuitori şi turiştii zonei, un element exotic al peisajului din partea dreaptă a Şoselei Murfatlar.

Tribuna hipodromului de la Oieria Pallas

Juriul concursului de călărie

Alergările de cai de la Anadolchioi

Relatare din luna Mai 1910.

„Pe hipodromul de la Anadolchioi au avut loc în ziua de 25 Mai 1910, alergările de primăvară pentru cai, organizate de Ministerul de Domenii. Atât tribuna cât şi incinta hipodromului erau ticsite de un public numeros. Comisiunea pentru decernarea premiilor a fost compusă din d.nii Irimescu prefectul judeţului, Mircea Solacolu ajutorul de primar, Traian Pepteanu subdirectorul serviciului zootehnic, Locusteanu directorul şcolii veterinare din Bucureşti, general Pretorian şi Const. Ionescu directorul Depozitului de Armăsari din Anadolchioi. Decernarea premiilor s-a făcut de d.l C.C. Arion, ministrul domeniilor.

În aceiaşi zi a aut loc şi expoziţia de animale în Târgul de vite de la Anadolchioi. Au fost decenate premii în bani ţăranilor care au expus animale, pentru munca de selecţie a acestor animale.

Seara a vut loc în sala mare a Hotelului Carol banchetul dat de fraţii Solacolu, în onoarea d.lor miniştri A. Bădărău şi C.C. Arion".

Alergările militare

Relatarea din luna mai 1911

„De câţiva ani a început şi în armată să se manifesteze un puternic curent pentru sporturi utile care, împreună cu sistemul educativ adoptat de Şcolile militare vor reuşi să întărească puterile trupeşti şi sufleteşti ale tinerilor chemaţi să-şi îndeplinească datoria de buni cetăţeni faţă de patria lor. Ministerul de război face însemnate sacrificii băneşti pentru acest scop şi ne place a constata că multă satisfacţiune că aceste sacrificii dau rezultate foarte îmbucurătoare. Am asistat deunăzi la concursul hipic organizat de Societatea Călăreţilor şi ne-am convins că elementul militar a dat cel mai mare contingent de concurenţi obţinând spre mulţumirea întregului public asistent cele mai multe premii.

Ieri din nou am avut prilejul să asistăm la o serbare hipică dată de Corpul II de armată. În fiecare an se ţin asemenea concursuri în fiecare din cele cinci Corpuri de armată. Comandantul Corpului de armată numeşte un juriu prezidat de un Comandant de

Brigadă de Cavalerie şi trei ofiţeri superiori ca membri, înaintea cărora se fac aceste probe hipice. Ele constau :

a. Pentru ofiţeri

1. Concurs de dresaj pentru cai. Caii proprietatea ofiţerilor înscrişi în controalele regimentului cu cel puţin trei luni înaintea concursului. Proba constă într-o probă de dresaj cu un marş de 30 km efectuat în 2 ore şi un parcurs de obstacole cu 8 obstacole pe o distanţă de 1200 m făcut în cel mult 3 minute.
Premiul I –iu 400 lei, a fost câştigat de Căpitan Negulescu.
Premiul al 2 –lea de Lt. Şendrea în Reg. 4 Roşiori şi
Premuiul al 3 –lea de Locotenent Rambela.

2. Un Steeple – chasse
Pe distanţa de 3000 m şi 6 obstacole.
Pr. I lei 500 câştigat de S.-loc. Dumitracehe, Reg. 3 Călăraşi
Pr. II lei 300 câştigat de Căpitan Dumitrescu, Reg. 4 Călăraşi
Pr. III lei 150 câştigat de Locot. Vernescu, Reg. 9 Roşiori.

3. O alergare de Vânătoare
Distanţa 5000 m şi 10 obstacole
Pr. I lei lei 400 câştigat de S-loc. Pastia, Reg. 10 Roşiori
Pr. II lei 150 câştigat de S-loc. Andreescu, Reg. 10 Roşiori
Pr. III lei 100 câştigat de Căp. Dumitrescu, Reg. 4 Călăraşi

b. Pentru trupă

4. O alergare de vânătoare pentru subofiţeri şi Plutonieri, cu 4 Premii de 60, 30, 20 şi 10 lei şi câte un ceasornic de argint în valoare de 40 lei.
5. O alergare de vânătoare pentru soldaţi, cu 6 premii de 60, 35, 20, 15, 10, 5 lei.

Prinţul Ferdinand înconjurat de concurenţi

Miniştrii C.C. Arion (I) şi A. Bădărău (II)

Aprovizionarea cu furaje şi alte materiale de depozit necesare după primul război mondial, a făcut ca să se construiască o linie ferată care să deservească Depozitul de Armăsari.

Această instituţie dobrogeană s-a aflat pe actualul amplasament din Piaţa Tomis 3.

Începând cu anii 1922 – 1924, a început prelungirea liniei ferate de la Magaziile de cereale ale portului din str. Labirint din zilele noastre, line ce a avut mai multe

ramificații. Unele spre Oborul orașului din str. București, altele mai departe spre rezervoarele de apă sau spre un depozit de carburanți din zonă ori spre unele mici industrii din cartier.

Prelungirea s-a făcut pe traseul viitorului bulevard Al. Lăpușneanu, pe acolo pe unde, începând cu anii 1926 – 27, s-a reamplasat linia spre Mamaia, scoasă de pe bd. Regina Maria.

Printr-o ramificație din linia curentă din zona actuală de la intersecția de la Dacia, s-a prelungit linia care a deservit Depozitul de Armăsari, care a intrat în curtea depozitului pe latura din spre est, aliniată cu bd. Lăpușneanu. Linia curentă a mers mai departe spre Stațiunea Mamaia în varianta II – a a liniei respective.

În acest interval la construcția liniilor ferate din Constanța, o contribuție însemnată a adus-o Regimentul I de Căi Ferate, care în colaborare cu regia proprie a specialiștilor Serviciului CFR din Dobrogea, au putut executa aceste lucrări, care nu au afectat prea mult bugetul ministerului și al primăriei.

Valoarea acestei linii a fost de 5 km x 5.000.000 = 25.000.000 lei din investițiile Ministerului Agriculturii și Domeniilor.

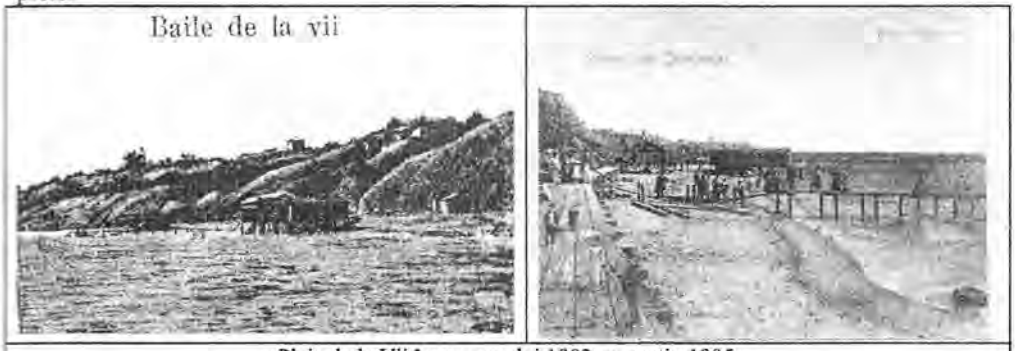
***

III. 6. DE LA PLAJA DE LA VII .... LA PLAJA MAMAIA

(Completare la F.F. nr. 41 din 4.11.2005)

Denumirea de Plaja de la Vii vine de la plantațiile de viță-de-vie pe care coloniștii români, instalați la Constanța, le-au înființat după unirea Dobrogei cu România, în 1878. În vremea Dobrogei turcești locuitorii nu aveau permisiunea de a produce vinul ca băutură alcoolică pentru consum. Este vorba despre cartierul Viile Vechi care a rămas ca o noțiune perimată în nomenclatura orașului și care s-a extins pe marginea falezei înalte de la Stadionul Portul până la Farul portului. În antiteză cu cartierul Viile Vechi a apărut după a doua sistematizare a orașului cartierul Viile Noi aflat și astăzi în funcțiune.

Plaja de la Vii fusese înființată la 4,5 km sud de Constanța, în anul 1892, într-o zonă plină du verdeață, ușor accesibilă și cu fundul mării nisipos, după mai multe încercări nereușite ale Primăriei sau a investitorilor particulari, de a înființa instalații de plaje și de îmbăiere pe latura de la Est a orașului. Fundul stâncos al mării la intrarea în apă la plajele Diana, în 1886 sau Duduia în 1888, nu era accesibil decât încălțat cu galenți, o denumire locală a unor papuci de plaje cu talpă din lemn legați cu cureluşe din piele.



Plaja de la Vii în vara anului 1903 respectiv 1905

Pe plaje se construise un debarcader unde puteau acosta bărcile trase cu rame, de profesioniști, care transportau turiștii sau amatorii de plimbări pe mare, de la Vraja Mării la Plaja de la Vii, peste digurile și gura portului, câte 6-8 pasageri spre locul preferat de îmbăiere.

TRANSPORTUL TURIȘTILOR LA PLAJA DE LA VII

Pe uscat, accesul la Plaja de la Vii s-a făcut cu trăsurile trase de cai sau pe jos.

Soluția cea mai comodă era trenul. La Constanța existau suficiente linii ferate urbane sau dotări în locomotive și vagoane, deoarece abia cu 20 de ani înainte fusese cumpărat cel mai mare parc de locomotive, vagoane sau ateliere, care fusese concentrat vreodată la un loc în România, de la Compania engleză DBSR.

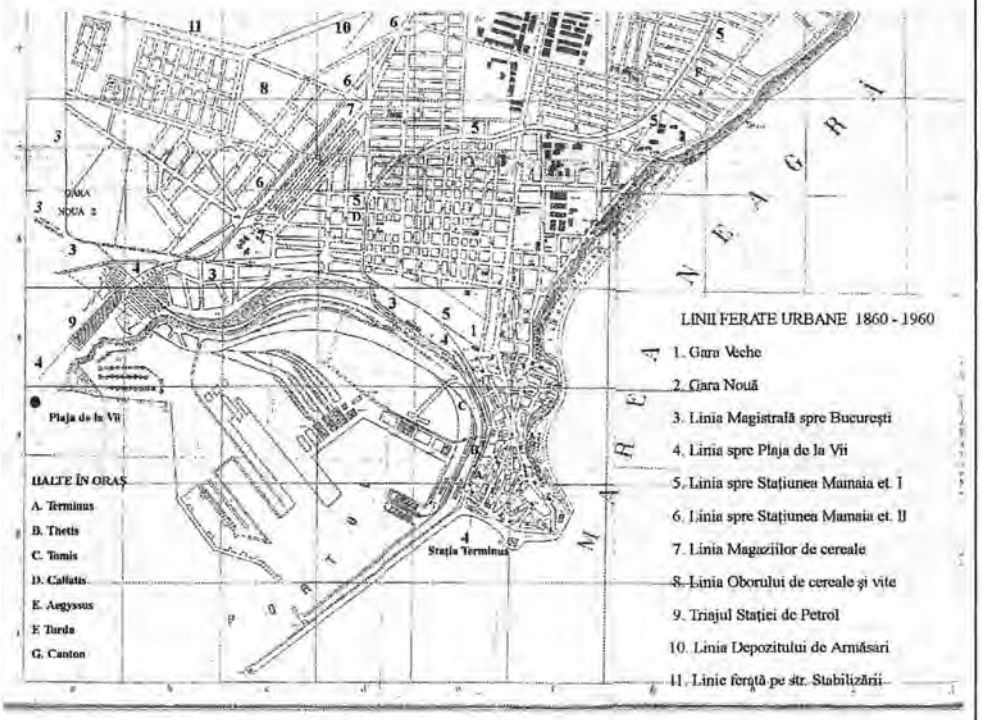
Construcția liniei ferate prelungite și peroanele din lemn cu trepte din dulapi groși amenajat pe o singură parte, s-a executat odată cu triajul, în vara anului 1902.

Prezentăm în continuare într-o singură planşe (Traseele liniilor ferate urbane amenajate cu scop turistic la Constanţa între 1900 – 1960), cu următoarele repere ale amenajerilor succesive. Planşa este reprodusă cu liniile ferate urbane trasate, după o monografie intitulată „Tomi-Constanţa" publicată de Colonel Ionescu M. Dobrogianu în anul 1931, la Constanţa. Planul oraşului este la scara 1:8000.

Linia spre plaja de la Vii;

Linia spre Staţiunea Mamaia etapa I, 1905;

Linia spre Staţiunea Mamaia etapa II, 1939.


LINII FERATE URBANE 1860 - 1960
1. Gara Veche
2. Gara Nouă
3. Linia Magistrală spre Bucureşti
4. Linia spre Plaja de la Vii
5. Linia spre Staţiunea Mamaia et. I
6. Linia spre Staţiunea Mamaia et. II
7. Linia Magaziilor de cereale
8. Linia Oborului de cereale şi vite
9. Triajul Staţiei de Petrol
10. Linia Depozitului de Armăsari
11. Linie ferată pe str. Stabilizării
HALTE ÎN ORAŞ
A. Terminus
B. Thetis
C. Tomis
D. Callatis
E. Aegyssus
F. Turda
G. Canton
Plaja de la Vii
Staţia Terminus
MAREA NEAGRĂ

Traseul liniilor ferate urbane la Constanţa între 1860 – 1960

(Prelucrare grafică după un plan publicat în 1931)

Direcţia CFR Constanţa (ing. Th. Dragu) a ales şi a înfiinţat un tren special cu o garnitură de vagoane de clasă, alese dintre vagoanele speciale rămase de la Compania engleză DBSR. Garnitura de tren a fost formată din 4-6 vagoane de clasă şi avea un program de 4 trase pe zi. Nu a fost introdusă în mersul de tren.

TRASEUL LINIEI FERATE SPRE PLAJA DE LA VII

Prin oraşul Constanţa trenul de persoane folosea vechea linie a Companiei engleze care deservise Magaziile Genoveze. Linia ferată pornea de la Halta Ovidiu (Hotel Terminus) aflată la Poarta 1 a portului, urmărea strada Ovidiu şi avea încă două opriri, la

Halta Thetis în Piața Independenței (viitoare Piață Ovidiu) și mai spre nord, la Halta Tomis. Biletele se cumpărau de la controlor, din tren și costau 1 leu.

Ca de obicei editorul vederii a greșit titlul. Halta aflată la capătul străzii Ovidiu, purta numele unui hotel Terminus care se găsea în apropiere. Halta Tomis cu care este titrată vederea, se afla pe aceiași linie ferată la 1 km distanță mai spre nord, în dreptul străzii Tomis. Pe acest loc se află în zilele noastre monumentul cu Statuia lui Anghel Saligny.

Halta Ovidiu (Terminus) de îmbarcare în trenul spre Vii

Trenul spre Plaja de ka Vii pe strada Ovidiu

Pe această vedere editorul a inscripționat eronat „Trenul spre Mamaia". În această vedere trenul se afla oprit în Halta Tomis. Trenul Trenurile spre Mamaia porneau din Gara Veche de la linia IV, pentru a se putea încadra în curba liniei de pe Bd. Independenței (astăzi I.G. Duca) pentru prima oprirea la Halta Callatis.

În continuare trenul circula pe strada Ovidiu, de unde intra în linia curentă a stației CFR Constanța Veche până la Canton. Vederea a circulat de la Constanța începând cu anul 1905. Editorul vederii a titrat ilustrata eronat cu titlul „Constanța. Trenul spre Mamaia". Dacă trenul mergea la Mamaia numai din Gara Veche, din nici o poziție de pe traseul liniei, imaginea nu avea în spate marea și în dreapta portul cu atelierele sale.

Halta la Canton se găsea în apropierea actualei Stații CFR Constanța Nouă. De la Canton garnitura de pasageri cu turiști trecea prin triajul de petrol și intra în Halta Plaja de la Vii amenajată cu peron în trepte pe o singură parte, construit din dulapi groși.

DEZAFECTAREA PLAJEI DE LA VII ÎN ANUL 1906

În anul 1902 s-a început construcția Stației de Petrol a portului, unde s-au montat o serie de rezervoare de descărcare a țițeiului sau a produselor rafinate din petrol. Pentru primirea cisternelor cu petrol pline, selectarea, descărcarea și expedierea cisternelor goale s-a amenajat un triaj cu o singură intrare format dintr-un grup de 6 linii. La cererea Primăriei orașului și a primarului Mihail Coiciu adresată lui Anghel Saligny la acea vreme Secretar de Stat în M.L.P. și Director General al direcției de Construcții însărcinat cu construcția Portului Constanța, s-a aprobat ca o linie destinată manevrei din triajul Stației de Petrol să fie prelungită cu 400 m spre sud, pentru ca un tren de persoane să poată transporta turiștii din Constanța la plaje.

În anul 1904 Stația de Petrol avea în exploatare peste 30 de rezervoare metalice cu o capacitate de 3000 t fiecare, în care se descărca țițeiul și alte produse rafinate destinate exportului cu vapoare.

Sosirea trenului la peronul din lemn, în 1907

Plecarea trenului de la Vii in 1909

Grup de personaje în 1907

Vara, atunci când turiștii erau la plaje, țițeiul depozitat se încălzea peste limita de detentă a gazelor dilatate sub virola capac mobilă a rezervorului, astfel că în fiecare zi trebuiau deschise capacele de vizitare de la rezervoare pentru aerisire. Operațiunea se făcea în timpul nopții, pentru a evita pericolul de incendii.

Gazele de țiței volatile evacuate în atmosferă, constituiau un pericol de explozie și incendiu în orice clipă, dar pentru plaja principală a orașului amenajată în imediata apropiere, a fost lovitura de grație. Din cauza acestui miros neplăcut și persistent, plaja devenise greu de vizitat și de folosit dimineața. Volumul gazelor din atmosferă scădea

spre după amiază, pentru ca în primele ore ale serii atmosfera să devină respirabilă. Seara, braseria lui Gruber din apropiere, atrăgea foarte mulți vizitatori.

În anul 1905 Primăria orașului a fost obligată să găsească un alt amplasament destinat plajei și îmbăierii în mare pentru locuitorii orașului, pentru turiștii și vizitatorii estivali care nu mai aveau un loc adecvat pentru plaje.

LINIA DE CALE FERATĂ SPRE MAMAIA BĂI

Însemnate paragrafe din Capitolul ce urmează sunt legate de "Secretele lui Ion Bănescu", de intenția regretatului Primar de a muta Gara Veche din centrul orașului Constanța, de construirea Tramvaielor la Constanța, de definitivarea Alimantării cu apă a orașului și în final de Stațiunea Mamaia. Nu uitase nici un moment Portul Constanța, dar acolo la port, știa că lucrează Anghel Saligny, colaborator apropiat și simpatizant Conservator.

Mai multe idei pe care le exprimăm sunt repetate, sunt amestecate cu informații anterioare, dar nu le putem disocia unele de altele. Ne cerem scuze pentru eventuale repetări, dar mărturisesc sincer că această carte a fost scrisă contratimp în 30 de zile, poate cu greșeli, în cinstea fatidicului termen legat de 4 octombrie 2010.

Am în față numărul 41/2005 din Buletinul Filatelistul Feroviar cu intervenția noastră asupra subiectului, pe care nu doresc să o reiau dar doresc s-o completez cu noi date și imagini. Prin grija Redacției același subiect a fost tratat în același număr și de către dl. Prof. Helmut Kulhanek din Germania.

Felicitări domnule profesor.

Sunt plăcut impresionat de spiritul de observație al d.lui Kulhanek, care după spusele dumnealui nu a mai fost la Constanța din anii 1960 și datorită importantei colecții de cartofilie pe care o are dar și a temeinicei documentări, poate să emită constatări obiective asupra unor lucruri care s-au petrecut odată la Constanța, în România, la peste 3000 km distanță de Germania unde locuiește.

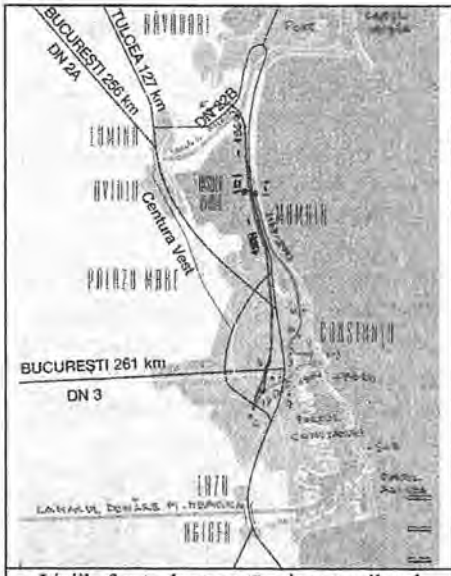
Fac referire și la „Mica Monografie CFR" publicată de dl. Radu Bellu în 1999, o carte excelentă și o utilă sursă de documentare în legătură cu liniile ferate de pe raza Regionalelor Constanța și Galați.

Fiind locuitor de o viață al orașului Constanța, am trăit alături de evenimentele din ilustrațiile publicate cu diferite ocazii de colecționari. Am studiat istoria orașului meu natal și de mai mulți ani am publicat în mai multe volume, date și imagini despre ceea ce s-a petrecut la Constanța din antichitate până astăzi.

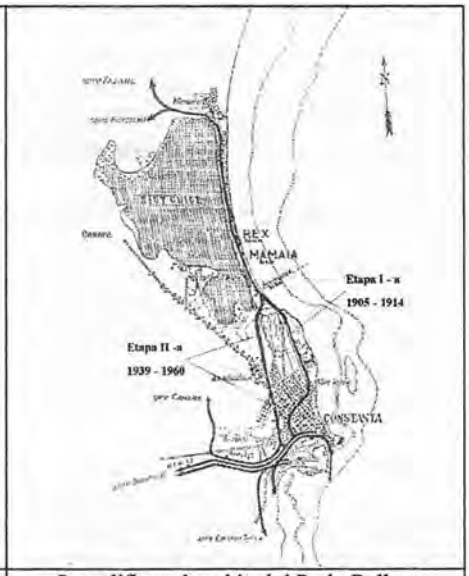
Nu doresc să intru în polemică cu nimeni dar faptul că am trăit alături de construcția liniei ferate spre Mamaia, de evoluția sa, poate să-mi ofere garanția unor certitudini. Prezint în acest sens planuri de situație din perioadă completate cu subiectul tratat pe baza documentărilor îndelungate.

În Buletinul Filatelistul Feroviar nr. 41/2005 dl. Prof. Helmut Kulhanek a vorbit despre traseul liniei ferate construite. Prin exemplare inedite de c.p.i. din colecția d.lui, pe care le-a prezentat și le-a comentat, a lăsat după expresia sa „pe seama istoriografilor constănțeni" identificările subiectelor din vederile publicate. Ne vom aduce contribuția în acest sens.

Linia ferată spre Stațiunea Mamaia Băi s-a construit în două etape.



Liniile ferate de vacanţă prin extravilanul oraşului Constanţa



O modificare în schiţa lui Radu Bellu a traseelor liniilor ferate spre Mamaia. Adăugirea noastră este Etapa I -a

Halte de îmbarcare a călătorilor în vagoane spre Mamaia

Linia ferată construită de la Constanţa până la Mamaia în etapa I-a a avut o lungime de 7 + 850 km. Construcţia linei a durat 6 luni, fapt ce va deveni o performanţă tehnică de luat în seamă şi în zilele noastre.

Linia a fost pusă în funcţiune la 4 octombrie 1905.

Linia ferată a adus imediat venituri importante pentru CFR, astfel că a fost cuprinsă în mersul de tren C.F.R. din anul 1906, cu următoarele opriri: (Fig. 5. Liniile ferate de vacanţă prin extravilanul oraşului; numerotarea din figură corespunde planului de situaţie din fig. 2).

Halta Callatis , km 1+000;

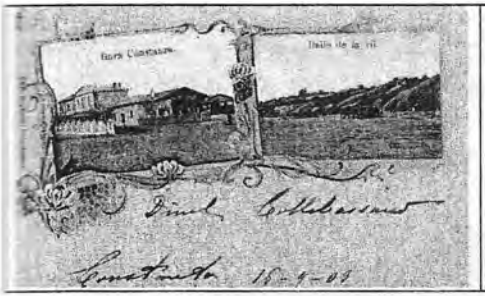
Halta Aegyssus , km 2+000;

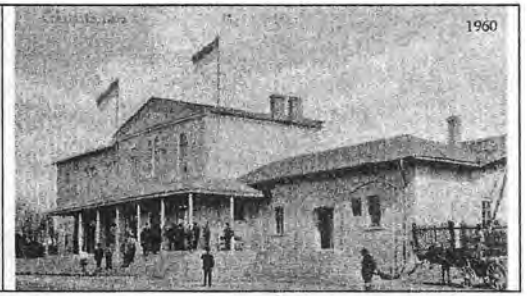
Halta Tataia , km 3+000;

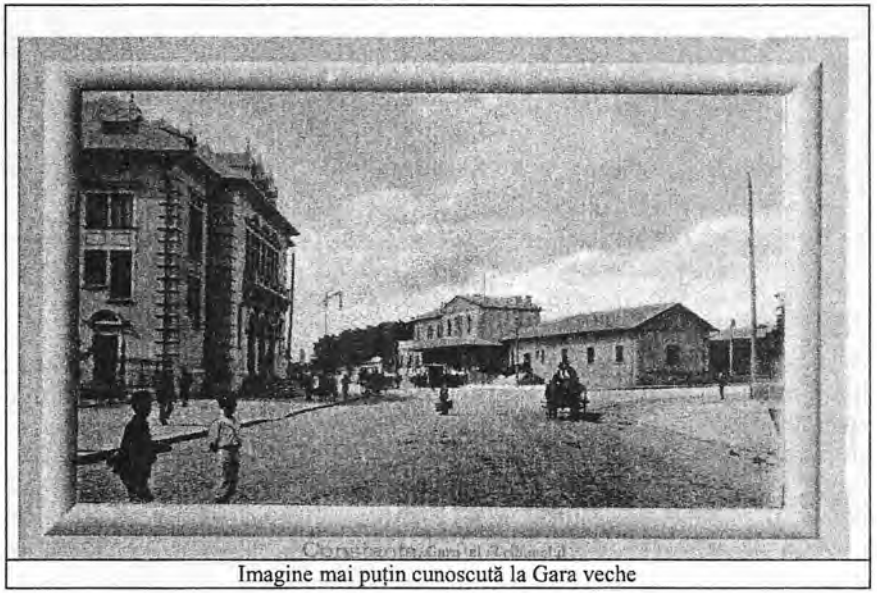
Staţia CFR Mamaia , km 7+850.

Din Gara Veche a oraşului linia spre Mamaia a pornit de la linia IV-a special construită pentru acest traseu.

GARA VECHE







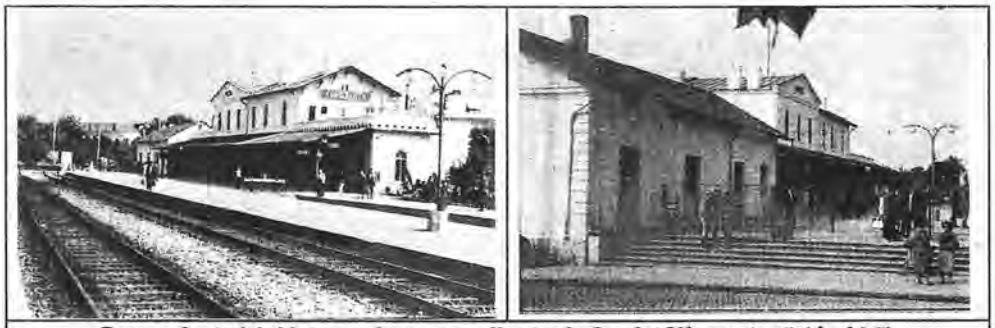
Imagine mai puțin cunoscută la Gara veche

Domnul Helmut Kulhanek mi-a făcut onoarea de a-mi trimite câteva vederi minunate. Comentariul pe care dumnealui îl face în nr. 41 din F.F. p.13 este corect.

Peronul la Gara Veche între anii 1932- 1937

Comentariu la ilustrată:

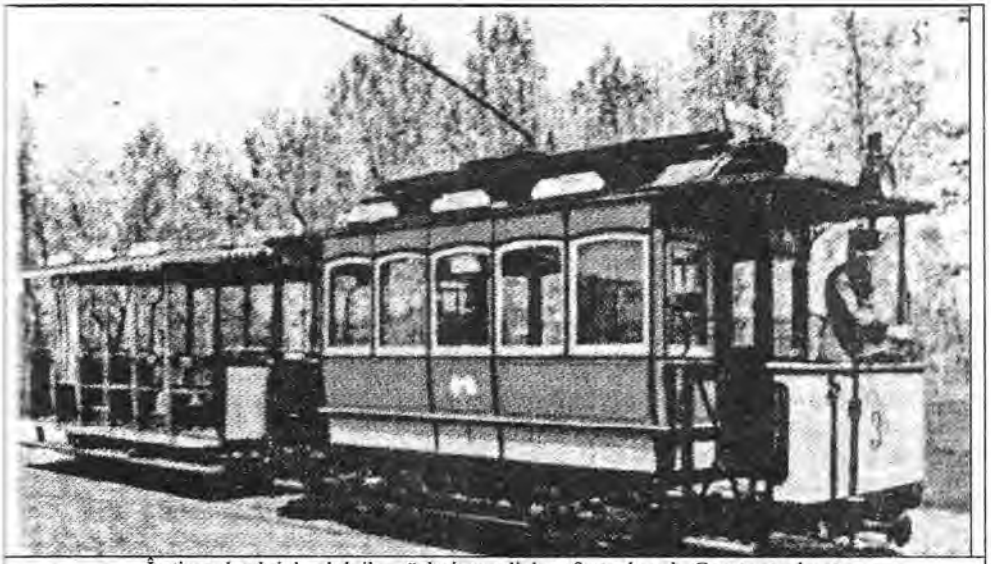
C.p.i. a circulat de la Constanța probabil până în 1910. Locomotiva de pe linia 2 din imagine s-a numit Ovidiu și era folosită în stație pentru manevre și formarea trenurilor. Locomotiva fusese adusă în anul 1862 cu nr. 2236 la Constanța de Compania DBSR pentru exploatarea liniilor din port. Locomotiva a rămas în exploatare remorcând trenurile spre Mamaia și făcând servicii curente de remorcare în Gara Veche de la Constanța.



Peroanele stației și intrarea la peroane din strada Scarlat Vârnav (astăzi închisă)
Peronul la linia I –a era acoperit cu geam armat rezemat pe stâlpi și console prefabricate din fontă.

TRAMVAIUL LA CONSTANȚA

Pe la Halta Tataia a funcționat între 1943-1944 o linie de tramvai electric, care a fost montată pe fostul traseu al liniei ferate Mamaia din etapa I, adică prin scuarul central al bulevardului. Vagoanele din placaj nu aveau sticla de la geamuri și iarna erau astupate cu pături sau cartoane. Tramvaiul a circulat pe un singur fir de circulație cu ramificații pe relația Poșta Veche – str. Carol - Bd. Regina Maria – strada Ion Rațiu și retur. Convoiul de două vagoane circula cu patru garnituri pe zi. Copil fiind, mă jucam cu băieții mai mari pe linia de tramvai, urmărind cum anume aceste vagoane erau deraiate spre disperarea conductorilor. Tramvaiul era repus pe linie cu ajutorul unor răngi metalice.



În timpul celui de al doilea război mondial au fost aduse la Constanța drept captură de război, un parc de tramvaie de la Odessa. Primele tramvaie au fost aduse la Constanța, cu șine cu tot, în noiembrie 1943. Aveau ferestre mici fără sticla de geam și urme de gloanțe pe unele dintre ele. Vagoanele au fost recondiționate la fabrica „Getta" (undeva pe str. Griviței, în preajma hanului „Balcan") . Li s-a schimbat o mare parte din caroserie, placajul pereților a fost înlocuit cu tablă, li s-au mărit ferestrele cu geamuri de sticlă. Au fost revopsite în culori civilizate.
Depoul de tramvaie a fost stabilit pe strada Călărași, în grajdurile și remizele Regimentului 9 Cavalerie, care le-a cedat primăriei.
Aceste tramvaie au circulat pe ruta Poșta veche și bd. Carol până la Cotitură; apoi pe bd. Regina Maria până la Spitalul Militar si retur. Stațiile de tramvai au rămas aceleași ca și în cazul liniei nr. 1 de autobuze.
Memoria copilăriei poate să mă înșele dar am și păstrez ideea că tramvaiele au circulat în 1944 până în strada Ion Rațiu. De câteva ori prietenii mei mai mari le deraiau de pe linie, undeva în stația Turda. Păstrez imaginea unui post de transformare și de alimentare cu energie electrică a tramvaielor, instalat pe bd. Regina Maria nu la Spitalul Militar ci la Ion Rațiu.
Oricum efortul primăriei de a reface din nou linia ferată pe fostul traseu CFR păstrat al liniei spre Mamaia, cu ecartament adecvat, a fost o mare cheltuială.
Aceste tramvaie au fost retrase in toamna anului 1944 după un an de exploatare si trimise inapoi la Odessa.

Începând cu anul 1980 s-a instalat pentru a doua oară la Constanța mai multe linii de tramvai. Eficiența și capacitatea lor în transportul public s-a dovedit satisfăcătoare, până când s-a înțeles că transportul urban la Constanța este mai comod și mai util să se facă cu linii de autobuze. Economice la combustibili fosili dar mari consumatoare de muncă, nervi și piese de schimb scumpe, în momentul în care
" vagoanele de tramvai nu se mai produc în România".
În prezent traseele liniilor de tramvai sunt înlocuite succesiv cu autobuze.

Despre linia ferată spre Stațiunea Mamaia vom vorbi în capitolul următor.

III. 7. LINIA DE CALE FERATĂ SPRE STAȚIUNEA MAMAIA BĂI
Etapa I – a, 1904- 1905

Mirosurile degajate de aerisirea în special noaptea a rezervoarelor de petrol de la poarta 4 a portului, au făcut imposibilă existența și exploatarea Plajei de la Vii [9], astfel că stabilirea Stațiunii Mamaia la nordul orașului, a fost opțiunea cea mai normală a diligențelor purtate de Ion Bănescu, cu guvernul și în special cu MLP. S-au evitat și alte servituții ale liniei ferate care circula prin mijlocul orașului, cu linii și treceri de nivel, cu bariere cu zgomot de locomotive și vagoane.

Anghel Saligny devenise Director General în MLP și a preluat misiunea de a proiecta și construi linia de legătură pe calea ferată dintre Gara Constanța și Mamaia.

Linia a fost construită cu resursele financiare și materialele de cale ale CFR de către Serviciul de Linii din Dobrogea. Directorul CFR Constanța era în acea perioadă ing. Th. Dragu.

Primăria a asigurat fondurile de investiții necesare transporturilor de materiale, precum, piatra spartă și excavațiile de pământ, precum și cheltuielile cu manopera lucrătorilor care au instalat linia. Piatra spartă era adusă cu vagoanele de la cariera Canara (Ovidiu), pe o linie specială din gara orașului. Alte materiale precum șina, traversele din lemn și materialele mărunte de cale, au fost asigurate de către administrația portului Constanța, la dispoziția dată de Anghel Saligny.

Orașul Constanța depășise cea de a doua sistematizare și extindere până la limita movilei Avretuk Tepe de la Nord și limitele extravilanului de la Cimitirul Creștin și Cimitirul Musulman din vestul orașului depe Bd. Independenței (I.G.Duca).

Ștampila poștală filatelică omagială cu durata de o zi,
ocazionată de evenimentul aniversat în anul 2005.

[9] Plaja de la Viile Vechi frecventată în regim neamenajat din anii 1878 – 1880. Fusese un cartier al coloniștilor din oraș care au plantat pe terasa superioară a portului culturi de viță de vie. Se va deosebi între cartierele orașului de Viile Noi, amplasat și amenajat după a doua sistematizare dintre 1903 – 1905. Cu linie ferată Plaja de la Vii a funcționat între 1903 1906, când Primăria a profitat de construirea triajului Stației de Petrol și a cerut Direcției CFR să prelungească o linie simplă cu 400 m până la o viroagă de torent, peste care astupată cu umpluturi, s-a construit în zilele noastre biserica Sf. Maria. v. la P. Covacef, *Povestea Farului Genovez* vol. I, Ex Ponto, Constanța, 2003, p. 163 – 166.

La Constanța, era momentul cel mai favorabil pentru construcția acestei linii pe un traseu liber de orice alte impedimente, care delimita intravilanul de extravilanul ce se întindea spre satul Anadolchioi.

Serviciul Tehnic al Primăriei, în fruntea căruia se afla de peste zece ani ing. Vasile Simu împreună cu Secretarul instituției N. Mastero, întocmiseră a doua etapă de sistematizare a orașului și mutaseră limita intravilanului până în str. Mercur la Vest și *movila Avretuk Tepe* la Nord, aflată în punctul de *La Cotitură* de la intersecția cu șoseaua Tulcei (viitoarea str. Carol).

Proiectul liniei ferate, a fost întocmit la Serviciul de Studii și Proiecte din minister, coordonator de proiect fiind ing. Anghel Saligny, ca urmare a misiunilor acceptate din Memoriul Comisiei de Înfrumusețare.

1. Traseul din etapa I a noii linii ferate

Traseul liniei ferate a prevăzut încorsetarea orașului la limita intravilanului cu o linie simplă cu ecartament normal cu un singur fir de circulație, pe un traseu pornind din Gara Veche. Racordarea în triajul stației vechi s-a făcut cu un macaz de deviere dreapta din antestație, aflat la un pasaj de trecere la nivel de la capătul viitorului bulevard I.G. Duca (spre Vest de str. Mercur).

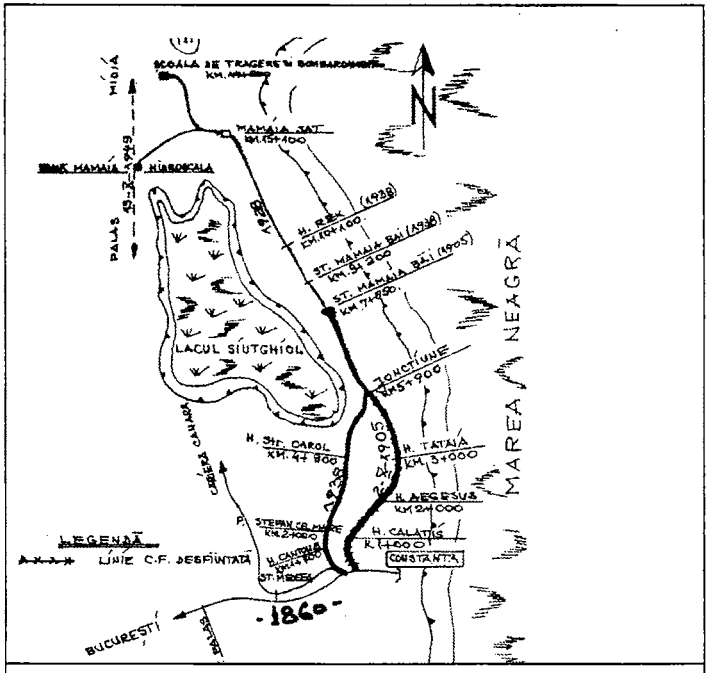
Din acest motiv, toate plecările de trenuri de vacanță spre Mamaia Băi, s-au făcut în următorii 55 de ani de funcționare a căii ferate spre Mamaia de la linia IV – a de la Gara Veche, cea din spre Nord, de pe locul unde se află în zilele noastre Parcul Arheologic.

De la intersecția cu str. Mercur linia ferată pornea pe noul traseu, ocolind cimitirul musulman din Piața Griviței și cimitirul creștin alăturat, traseu care se îndrepta direct spre movila *Avretük Tepe* de la Cotitură, pe care urma s-o demoleze cu acel prilej.

Mai departe spre Mamaia, s-a ales traseul cel mai favorabil de pe fostul drum de trăsuri și căruțe ce mergea pe la nord de oraș spre *Tataia* [10], singurul obstacol pe traseu fiind deversarea în mare a Ghiolului Mic, depășit ușor cu un pod din beton armat la *Pescărie*.

Oprirea trenului de vacanță spre Mamaia Băi în haltele din intravilanul orașului a fost inclusă în mersul de tren al Direcției CFR.

[10] Denumiri generice inedite ale orașului Constanța comentate la: P. Covacef, *Povestea ...., op. cit.*



Treseele liniei ferate spre Mamaia între 1905 – 1960 [11]

Legenda:

Traseul 1 dintre 1905 – 1914. A avut traseul pe Bd. Regina Maria (Mamaia).
Cu: H. Callatis pe str. Mangaliei (astăzi Ştefan cel Mare) colţ cu I.G. Duca;
H. Aegyssus pe bd. Regina Maria (astăzi Mamaia), la Cotitură;
H. Tataia la intersecţia bd. Mamaia cu str. Turda.

Joncţiunea s-a aflat la barierele de astăzi de la intrarea în Mamaia;

Staţia CFR Mamaia Băi s-a aflat la Cazinoul din Mamaia;

*

Traseul 2 dintre 1939 – 1960. a parcurs traseul pe Bd. Al. Lăpuşneanu.
Cu: H. Canton care s-a aflat pe o buclă a liniei principale abătută de la Gara Veche, la intrarea în triajul Staţiei de Petrol a portului; şi, H. Ştefan cel Mare care s-a aflat la Policlinica 2 (ICIL); şi H. Str. Carol, care s-a aflat cu barieră manuală la intersecţia de azi de la Dacia. Mai departe linia avea o abătută pe dreapta printr-un depozit de lemne şi o altă abătută pe stânga la Depozitul de Armăsari.
Traseul 2 intra în Staţiunea Mamaia la Joncţiunea Km. 5 + 900 şi era prelungită până la Bateria de Tragere de la Sat Mamaia.
Cu ocazia lucrărilor de construcţii de la Canalul Dunăre - Marea Neagră în varianta veche, s-a făcut o legătură între Staţia CFR Palas şi Portul Midia, cu această ocazie fiind racordată şi linie de la Mamaia în capătul ei nordic cu Staţia Palas.

[11] Plan preluat după Radu Bellu, *Mica Monografie CFR* vol. IV, Ed. MTTc, Bucureşti, 1999. Legenda ne aparţine.

Halta Callatis

La intersecția str. Mercur cu str. Mangaliei (viitoarea str. Ştefan cel Mare) proiectul a prevăzut instalarea primei opriri în Halta Callatis. Halta a fost construită după cum ne arată o imagine din epocă, pe trotuarul din colțul actualului magazin alimentar de la Antoniadis.

Halta Aegyssus

În punctul de La Cotitură a fost prevăzută a doua oprire a trenului, unde s-a construit Halta Aegyssus (denumirea antică a oraşului Tulcea), la limita intravilanului, pentru călătorii şi turiştii care locuiau în partea de nord a oraşului.

Halta Tataia

Oprirea în Halta Tataia fusese prevăzută să se facă în mijlocul Cartierului Românesc al oraşului, la intersecția cu strada Turda care abia fusese conturată.

Cartierul Românesc fusese înființat la sfârşitul primei sistematizări a oraşului în vremea primului mandat de primar a lui Ion Bănescu din anul 1900, după ce Consiliul Comunal anterior din mandatul lui Mihail Coiciu (1897 – 1899), primise acordul guvernului de a vinde la prețuri modice loturi de pământ pentru primii colonişti români instalați la Constanța.

Bulevardul Regina Maria

Linia ferată a conturat în acele vremuri viitorul traseu al bulevardului Regina Maria (fost Lenin, azi bd. Mamaia), stabilit de la intersecția liniei ferate cu bd. I.G. Duca şi până la podul de la Pescărie, punct aflat la intrarea în Stațiunea Mamaia Băi.

Ulterior, Primăria a avut ideea şi inițiativa de a delimita cu borduri într-un scuar central linia ferată, scuar care desparte şi astăzi cele două sensuri ale bd. Mamaia.

Prilejul a fost oferit de înălțimea şi lățimea amprizei movilei Avretük Tepe de peste 100 m şi de cota + 196 feet (+ 59,5 m) de la nivelul platformei drumurilor din zonă, inclusiv de masivitatea volumelor pământului ce trebuiau excavate din movilă şi transportate pe banii Primăriei.

În prezent o cotă medie a platformelor din apropiere se află la cota + 59,5 m peste nivelul mării, fiind ce mai mare înălțime istorică a oraşului, punct în care s-au instalat rezervoarele de apă potabilă din strada Călăraşi.

În continuare spre Mamaia traseul fiind liber de alte obstacole, s-a putut impune planului stradal o lățime de peste 50 m a bulevardului actual.

Haltele de îmbarcare a călătorilor în vagoanele CFR

Linia ferată construită de la Constanța până la Mamaia a avut o lungime de 7 + 850 km, iar construirea ei pe cei 8 km de cale va deveni o performanță tehnică de luat în seamă, pentru cele 6 luni în care a fost terminată.

Linia a fost pusă în funcțiune la 4 octombrie 1905 – o zi aniversară pentru calea ferată dobrogeană – deoarece în acea zi se împlineau 45 de ani din anul 1860, de când se pusese în funcțiune linia ferată Constanța - Cernavodă.

Linia ferată a adus imediat venituri importante pentru CFR, astfel că a fost cuprinsă în mersul de tren C.F.R. din anul 1906, cu următoarele opriri:

Halta Callatis , km 1+000;

Halta Aegyssus , km 2+000;
Halta Tataia , km 3+000;
Staţia CFR Mamaia , km 7+850.

Halta Callatis de pe linia ferată Constanţa – Mamaia Băi.

Legenda vederii:

C.p.i. circulată de la Constanţa în anul 1908.

Arcul de triumf din imagine este un trucaj al editorului vederii, fără nici o semnificaţie cu festivităţile petrecute în perioadă din următoarele motive:

Soclurile arcului sunt vizibil plasate peste şinele liniei de cale ferată;

Între anii 1896 şi 1909 nu s-a petrecut la Constanţa nici o vizită oficială Regală, care să justifice arcul de triumf, pe al cărui frontispiciu să se scrie „Trăiască Regele";

În anul 1905 Regele Carol I a fost la Constanţa pentru câteva ore, prilejuite de inaugurarea instalării Cablului submarin telegraf – telefon Constanţa – Constantinopole;

Printre nenumăratele drapele care împodobesc arcul, cercetate pe imaginea color a fotografiei, nu se află nici un steag românesc;

După caracterul şi stilul construcţiei se poate observa lejer că modelul arcului de triumf poate să fie de inspiraţie germană;

Ce este adevărat în ilustraţie:

În stânga vederii se află ghereta din lemn fără zid a Haltei Callatis;

Clădirea albă cu un etaj din spatele arcului, face parte din ansamblul actual al str. Ştefan cel Mare, din spatele unui cunoscut magazin de fierărie şi alte piese metalice;

Clădirea albă se găseşte şi în zilele noastre pe această stradă, care la parter a avut şi are mai multe destinaţii, în ultima locaţie având la parter un magazin de încălţăminte;

Clădirea albă păstrează aceleaşi detalii la etaj, cu cele două ferestre din mijloc mai apropiate şi cu coşul de fum la aceleaşi dimensiuni; astăzi coşul a fost demolat;

Clădirea din dreapta mai închisă la culoare a fost demolată.

STAŢIA CFR MAMAIA

Punctul pentru dezvoltarea plajei Mamaia Băi stabilit în anul 1905, a fost ales în dreptul viitorului *Cazinou din Mamaia* din zilele noastre. Traseul care străbătea oraşul

Constanţa pe bulevard, era mult mai plan şi mai scurt decât oricare alte variante ocolitoare.

Dincolo de podul din beton armat de la Pescărie de la intrarea în Mamaia - pe sub care lacul Tăbăcărie se scurge liber în mare -, linia ferată a avut traseul aflat în Mamaia pe direcţia bulevardului principal al staţiunii, printr-o zonă aridă fără nici un fel de protecţie naturală sau arboricolă.

Plantaţiile de arbori de diferite esenţe destinate protejării noii staţiuni balneare, care împodobesc în zilele noastre centrul staţiunii, au început să fie aclimatizaţi şi plantaţi după anul 1905. Atunci printr-o contribuţie de seamă a primarului Cr. Georgescu (1907 – 1908) care era inginer silvicultor şi fiul unui alt silvicultor Ion Georgescu, primăria a amenajat o pădurice cu arbori ce vor deveni monumentali. Din păcate prin îmbătrânirea lor, arborii în zilele noastre au început să fie tăiaţi. Nu avem cunoştinţă dacă în locul lor şi în compensaţie în interesul protecţiei mediului şi al peisajului, s-au replantat aceleaşi specii şi cu aceiaşi densitate.

Staţia CFR Mamaia amplasată la km 7 + 850, a fost amenajată în spatele unei braserii, o clădire nouă construită în colaborare cu un partener privat, care în frumoasa construcţie cu faţada la mare, a amenajat un hotel cu restaurant. A fost vreme de mai mulţi ani o colaborare importantă în interesul ambelor părţi. Gara a avut un sediu adecvat bine dimensionat, iar patronul de restaurant (din Bucureşti) a avut facilităţi oferite de contractul cu Direcţia C.F.R.

În zilele noastre fosta clădire a Staţiei CFR Mamaia (folosim această expresie pentru a deosebi clădirea de viitoarea Gară Mamaia) se regăseşte între zidurile fostului Castel Regal, actualul *Castel Bar*, o construcţie originală datorită acoperişului în mai multe ape, proiectat cu două rânduri de acoperiş, cu luminatoare şi parasolare pe toate laturile.

Între cele două războaie clădirea a fost cumpărată se pare de Casa Regală a României, care prin reconstrucţie a coborât nivelul acoperişului şi etajelor păstrând aseteriala în mai multe ape. Clădirea refăcută peste ani, adăposteşte una dintre cele mai originale construcţii din Mamaia.

O serie de c.p.i. cu mare valoare de circulaţie azi printre cartofili, editate în acea vreme de editorii G. Dabo şi G. Tănăsescu din Constanţa, O. David şi M. Saraga din Bucureşti, arată cu suficiente detalii aspectul luxos al ansamblului CFR de la Mamaia, asemănător staţiunilor balneare de pe coasta franceză de la Biaritz.

Promenada acoperită şi chioşcurile cu cupolă construite până la marginea apei, vizibile în mai multe vederi ale epocii, au fost abandonate din lipsa interesului practic al promenadei şi ulterior demolate.

Trenurile de vacanţă pentru Staţiunea Mamaia Băi, au circulat în mersul trenurilor prin haltele enumerate mai sus, programate în timpul sezonului estival între anii 1906 - 1914.

Evenimentele politice premergătoare ale anilor primului război mondial au condus la suspendarea circulaţiei trenurilor estivale după opt ani de exploatar

Trenul de vacanță spre Mamaia Băi în Halta Aegyssus [12]

Localizarea vederii:

Trenul traversează la limita nordică a orașului o mare intersecție fără barieră; este vorba despre intersecția șoselei Tulcea (strada Carol) de la limita de atunci a intravilanului;

În plan secund se observă traseul curbat al liniei pe direcția pe care o va avea Bulevardul Regina Maria; la limita de la Răsărit a traseului se va construi între anii 1931 - 1933 Spitalul Militar;

În stânga vederii și în plan secund se văd primele clădiri din Cartierul Românesc, preconizat de Ion Bănescu, acolo unde primăria începuse să vândă parcele de loturi, la un preț modic, 1 – 2 lei / mp, pentru noii coloniști ai orașului;

Halta Aegyssus apare prin cele două acoperișuri apropiate și denivelate, care au fost construite din lemn fără zidărie, acoperișul fiind din plăci prefabricate din ardezie (andezid);

Localizarea vederii o facem și prin ultima clădire ce apare în dreapta, care a fost și este în zilele noastre, Vila Ruxandra;

Imaginea este luată de pe vârful movilei Avretuk Tepe care nu fusese demolată în anul **1905.**

[12] Ilustrata ne-a fost pusă la dispoziție spre publicare de către prof. H. Kulhanek din Germania.

Sosirea trenului de vacanţă la Mamaia

Vederea de la plaje a braseriei şi a Staţiei C.F.R. Mamaia

Îmbarcarea pasagerilor în Staţia C.F.R. Mamaia

Plaja de la Mamaia în anul 1910

II. Linia ferată spre clădirea gării C.F.R. Mamaia Băi a fost mutată pe alt traseu.

După primul război mondial, oraşul Constanţa începuse să se extindă dincolo de linia ferată de pe bd. Regina Maria, astfel că circulaţia cu locomotive, vagoane şi cu bariere prin oraş, a început să împiedice noua sistematizare.

Între anii 1914 - 1927 pe linia astfel construită, trenurile au circulat ocazional doar în regim de trenuri de marfă, fără să apară în mersul de tren de persoane.

În anul 1928, primăria (primar fiind Dr. N. Mărgărint), a luat măsura de desfiinţare a liniei de pe bd. Regina Maria şi de mutare a liniei ferate pe un alt traseu spre Mamaia, deschis în acea vreme pe bd. Al. Lăpuşneanu atunci nedenumit, odată cu apariţia unor noi beneficiari de depozite de mărfuri din zona Oborului de la actuala Casă de Cultură şi de la fostul Depozit de Armăsari [13].

Pe acest nou traseu linia a avut o lungime mai mare cu aproape 3 km.

Linia a fost construită spre Mamaia de data asta cu mai multe scopuri.

---

[13] Denumiri generice inedite ale oraşului Constanţa comentate la: P. Covacef, *Povestea ...., op. cit*; şi în *„Onomastica străzilor din Constanţa"*, Ex Ponto, Constanţa, 2010.

Un scop permanent, pentru deservirea *Flotilei de Hidroavioane* de la *Palazu Mare* şi temporar în sezonul estival pentru turişti.

Pe marginea lacului Siutghiol în punctul de la Palazu Mare s-au construit *Hangarele Noi*, locul în care se afla concentrată flotila de hidroavioane româneşti. Personalul flotilei nu avea un alt mijloc de transport din oraş spre sediul flotilei, în afara unor trăsuri sau birje cu cai, care puteau ajunge foarte greu şi cu multe întârzieri la obiectiv, pe uscat.

Ofiţerii, majoritatea piloţi de avioane (70 persoane) şi subofiţerii flotilei (100) nu aveau alt mijloc de transport până la Hangarele Noi. S-a perfectat un protocol dintre CFR - MAN cu acest procedeu. Militarii, se deplasau iarna – vara cu trenul până la Mamaia, de unde cu şalupele flotilei erau traversaţi peste Ghiolul Mare tur – retur [14].

2. Traseul din etapa a II –a a liniei ferate spre Mamaia.

Pe noul traseu al liniei ferate de pe bd. Lăpuşneanu, linia a fost construită în anul 1928 prin punctul de la Gâtuitură, spaţiul cel mai îngust dintre *Ghiolul Mic* (Lacul Tăbăcărie) şi *Ghiolul Mare* (Lacul Siutghiol) peste un pod din beton din viitorul Sat de Vacanţă.

Faţă de fostul traseu al liniei ferate prin oraş care a fost abandonat, noul traseu a fost construit pe bd. Al. Lăpuşneanu şi racordat la km 5 + 900 de pe fosta linie, dincolo de podul de la pescărie, devenit prin reevaluarea lungimilor, km 7 + 850, de la Gâtuitură.

În Mamaia, linia veche a fost ripată de pe fostul traseu care a devenit bulevardul principal, pe altă cale care a urmărit conturul Lacului Siutghiol până la viitoarea construcţie a noii clădiri a Gării Mamaia de la km 9 + 200.

Bulevardul principal al staţiunii a rămas între linia ferată de la vest şi plaja staţiunii la est mărginită îndeaproape de hoteluri şi alte construcţii balneare.

Fostul Cazinou din Mamaia şi topoganul din lemn [15]

[14] Şi la Cpt. C.dor Ion Ionescu, Teza de doctorat, Constanţa, 2004.

[15] Vederile din fig. 6, 7, 8, 9 ne-au fost puse la dispoziţie spre publicare de către C.l.c Marinel Chiriac.

Casa Vapor de la Mamaia

Construcție originală din zidărie amenajată între 1934 – 1936 de către Marina Militară și cu contribuția Ligii Navale Române, cu scopul de a instala o școală nautică și o bază pentru sporturi nautice cu ambarcațiuni cu vele pentru elevii Școlii Navale dar și pentru populație.

Clădirea a dispus de hangare pentru diferite ambarcațiuni cu vele și de camere pentru cantonamentul sportivilor.

Evenimentele politice ale războiului și lipsa fondurilor a condus la o clădire rămasă fără o destinație precisă.

Clădirea și-a pierdut din interes mai mult după război, când cu greu a putut fi întreținută.

De existența Casei Vapor de la Mamaia poate să fie legată, activitatea și renumele celui care a fost părintele navigației cu vele românești, Nicolae Calcan.

GARA MAMAIA

Linia ferată spre Mamaia Băi, a rămas pe toată durata ei de exploatare prin interiorul orașului Constanța între anii 1905 – 1960 o linie simplă cu un singur fir de circulație, pe traseu având din loc în loc bretele cu ramificații, unde, cele 12 perechi de trenuri pentru persoane care circulau numai pe timpul zilei în sezonul estival, puteau să se încrucișeze [16].

Plecarea și sosirea acestor garnituri s-a făcut tot timpul de pe linia IV a gării orașului, care s-a aflat în perimetrul de astăzi al Parcului Arheologic și al Clădirii Consiliului Județean (Casa Albă).

Începând cu anul 1960, o nouă sistematizare a liniilor ferate în interiorul orașului Constanța, a condus la mutarea Gării Veci a orașului pe amplasamentul ei din zilele noastre de la Stația C.F.R. Constanța (Gara Nouă), astfel că linia ferată spre Mamaia de pe bd. Al. Lăpușneanu nu a mai putut să rămână în exploatare.

La capătul ei de la Mamaia aflat în centrul stațiunii în zona Cazinoului, în imediata apropiere a Casei Vapor, fusese construită între anii 1934 - 1936 Gara Mamaia. În lungul liniei, de la clădirea Stației C.F.R., au existat două linii care au cuprins între ele,

[16] Este util să amintim că între 1943 – 1944 au funcționat la Constanța un grup de tramvaie aduse de la Odessa drept captură de război. Tramvaiele au urmat traseul tur – retur pe strada Carol de la Poșta veche până la Cotitură (Capitol), de unde intrau pe direcția fostelor linii CFR spre Mamaia de pe Bd. Regina Maria până la intersecția cu strada Ion Rațiu. Au funcționat 8 (opt) garnituri de câte două vagoane de tramvai construite din lemn cu ferestre mici. Depoul acestor tramvaie a fost amenajat în clădirile mai vechi ale Diviziei IX Cavalerie de pe strada Călărași. Numai amintirile din copilăria noastră mai pot sta mărturie la jocurile tinerilor din cartier, care se ocupau cu deraierea acestor vagoane foarte ușoare din placaj. Evenimentele anului 1944 au obligat România să restituie vagoanele.

peronul staţiei. Anterior, linia fusese prelungită spre Hotel Rex şi mai departe spre ramificaţiile din zona portului Midia, de unde liniile ferate au intrat în trasee cu linii ferate duble spre Staţia C.F.R. Palas.

Clădirea Gării Mamaia, a fost o clădire specifică CFR, construită din zidărie de cărămidă placată cu moloane de piatră. Clădirea a avut două spaţii principale, oficiu şi mişcare, la exterior spre Constanţa, având un peron pe stâlpi acoperit cu ţiglă, fără pereţi. În zilele noastre construcţia a fost cedată altor folosinţe.

Cu aceste noi lungimi linia ferată pentru Mamaia Băi apare în mersul de tren din 4 mai 1939 cu următoarele distanţe cumulate:

- Constanţa, km 0 + 000; gara veche;
- Constanţa, Piaţa Ştefan cel Mare, km 2 + 000; la ICIL;
- Constanţa, str. Carol, km 4 + 900; la Dacia;
- Mamaia, km 10 + 100, cu prelungirea din 1939 până la Hotel Rex, unde avea doar oprire.

Oprirea din str. Carol de la km 4 + 900 a trenurilor din mersul de tren, se referă la halta canton, dotată cu cu o barieră manuală, aflată la intersecţia str. Carol cu linia ferată de pe bd. Al. Lăpuşneanu, în centrul cartierului Anadolchioi, acolo unde în zilele noastre se află cinematograful Dacia. Fiind şoseaua principală a oraşului chiar în condiţiile anilor 1950 – 1960 staţionarea la singura barieră din oraş devenea o mare problemă.

Cazinoul din Mamaia.

În anul 1934. s-a construit la Mamaia clădirea actualului *Cazinou,* cu toate dotările sale, braserii, restaurante, baruri, cabine de plaje, terase, esplanade. În aceaşi perioadă s-a construit în mare cele două topogane laterale pe Estacada cu ciuperca din beton armat.

Proiectul noii construcţii a fost întocmit de Arh. Victor Ştephănescu (1876 – 1950), o personalitate deosebit de prolifică în proiectare urbanistică în prima jumătate a secolului XX de la Constanţa. Amintim că între clădirile existente în oraş şi nu numai, se află: Geamia Regele Carol I, Clădirea Muzeului Naţional de Arheologie (fostul Palat Comunal), Cuibul Reginei din Portul Constanţa (etapa II –a de reconstrucţie), Clădirea Salvamar din port, Muzeul Ion Jalea (fosta clădire C. Pariano), s.a la Constanţa; dar foarte important, Ansamblul arhitectural şi Catedrala Unirii Neamului de la Alba Iulia, proiectată special pentru încoronarea Regelui Ferdinand I şi a Reginei Maria.

Construcţiile de la Mamaia au purtat inscripţia:

„Acest Cazinou a fost clădit în anul de graţie 1934, Prefect al Judeţului fiind dl. Vasile Bellu, primar al oraşului dl. Horia Grigorescu, ministru al industriei dl. Vasile Sassu, director al portului Vigil Cotovu ".

Tot în anul 1934 Direcţia C.F.R. a început construcţia Gării Mamaia.

Construcţiile pentru *Cazinoul Mamaia şi Hotelul Rex*, au fost executate de antrepriza ing. Aurel Ioanovici din Bucureşti.

Gara Mamaia şi Hotelul Rex au fost investiţii separate ale CFR.

Mai târziu, în anul 1939, linia ferată a fost prelungită la Poligonul de tragere al Marinei, pentru ca în final să ajungă până la viitoarea Portul Midia, acolo unde se preconiza a se construi *Baza Navală de la Taşaul.* Investiţia nu s-a realizat din cauza războiului.

În anul 1949, cu ocazia începerii construcțiilor la Canalul Dunăre - Marea Neagră în prima variantă, linia ferată a fost racordată dincolo de lacul Siutghiol la Năvodari, de data asta trenurile putând ajunge la Mamaia Băi și pe altă cale ocolind prin Gara Palas spre Capul Midia.

Traseul turistic cu pasageri al liniei ferate din Mamaia a fost desființat în anul 1960. Traseul liniei ferate din Mamaia cu sensul de mers pe la Năvodari, a rămas pe amplasament până în anul 1964 ca linie industrială, pentru aprovizionarea cu materiale de construcții necesare în zona Hotelului Parc.

III. 8. CONTRIBUŢIA LUI ANGHEL SALIGNY LA SISTEMATIZAREA ORAŞULUI CONSTANŢA *

În zilele de 2-3 octombrie 2005 s-au împlinit 100 de ani de la data punerii în funcţiune a liniei ferate de la Constanţa la staţiunea Mamaia Băi.

Amplasamentul staţiunii estivale fusese stabilit de marele primar al oraşului Ion Bănescu, care mergând cu trăsura în împrejurimile de la nord ale oraşului într-o zi însorită a anului 1905, la Mamaia, a intuit şi a găsit locul ideal pentru turismul estival din România în scopul sporirii veniturilor la bugetul primăriei.

Încă din 1878, anul unirii Dobrogei cu România, la conducerea destinelor oraşului Constanţa au fost numiţi sau au fost aleşi ca primari, câţiva bărbaţi de seamă dintre care amintim pe M. Coiciu, Cr. Georgescu, I. Bănescu şi V. Andronescu.

În vremea primariatului lui Mihail Coiciu bugetul primăriei era foarte redus, faţă de nevoile de dezvoltare pe care poziţia şi importanţa oraşului şi portului Constanţa le reclamau în domeniul sistematizării şi consolidării falezei de la Răsărit, a alimentării cu apă şi a canalizării, al reţelei de străzi din oraş şi al amenajărilor edilitare posibile de a asigura venituri importante la bugetul primăriei.

La iniţiativa lui M. Coiciu s-a constituit, la 17 iulie 1897, *Comisia de Înfrumuseţare* a oraşului şi cu sprijinul Ministerului Lucrărilor Publice, care se ocupa de construcţia portului, comisie din care au făcut parte, ca specialişti atraşi, inginerii G. Duca, A. Saligny, Gr. Cerchez, Elie Radu şi Vasile Simu [1]. Comisia a întocmit şi a prezentat un Memoriu [2] la 19 iulie 1897, în care pe mai multe capitole, s-au evidenţiat principalele direcţii pe care Primăria oraşului urma să le aibă în vedere, pentru rezolvarea problemelor reclamate mai sus şi pentru care urma să se apeleze la credite bancare pe măsura garantării acestor împrumuturi cu sprijinul guvernului şi a disponibilităţilor primăriei.

Principalele venituri în afara celor curente din impozite şi taxe se obţineau în special din turismul estival, prin facilităţile oferite de linia ferată spre Plaja de la Viile Vechi, de Plajele Diana, Duduia amenajate empiric de investitori particulari şi de drumurile relativ amenajate spre punctele turistice de la Cişmea şi Techirghiol.

Construirea de către administraţia portului a Staţiei de Petrol de sub poarta 4 a portului începând cu anul 1902, a deranjat pe mai departe deliciile estivale ale turiştilor sau a populaţiei locale pentru Plaja de la Vii şi de la berăria Gruber din apropiere, scoţând din exploatare linia ferată care circula prin oraş.

Primarul liberal Cr. Georgescu a solicitat lui Anghel Saligny, în urma Memoriului amintit, să întocmească un proiect pentru consolidarea falezei de la Răsărit, care se surpase în anul 1894 pe întreaga stradă Cărămidari împreună cu 35 de case de pe

---

*, Comunicare prezentată la *Sesiunea Pontica* din anul 2005.

[1] Arh. Statului Constanţa, D. 158, din volumul *„Din Tezaurul documentar dobrogean"*, fond Primăria Constanţa, dosar 48/1896-1897, f. 15-16, orig.

[2] **Intrat la Primăria oraşului Constanţa la 22 Iulie 1897, înregistrat cu nr. 6174; Fond *Primăria Constanţa* dosar nr. 48/1896-1897, filele : 33, 34, 35, 36.**

ea. Primarul cerea să se dezvolte prin proiect un drum pe coasta consolidată în lungime de 2 km, care să devină un drum de promenadă pentru circuitele turistice [3].

Staţiunea Mamaia - Secretul lui Ion Bănescu

Era în vremea celui de al doilea mandat de primar a lui Ion Bănescu [4] (1905-1907), când prin tratative discrete purtate la Bucureşti a obţinut de la guvern prin Ministerul de Interne şi MLP, terenurile necesare amplasării Staţiunii de la Mamaia şi aprobarea de a se construi o linie ferată care urma să lege Gara Constanţa până la Mamaia, fără ca primăria oraşului să investească sume importante.

Consiliul Comunal local nu avea cunoştinţă de intenţiile lui Ion Bănescu - primarul, era membru al Partidului Democrat Conservator - în privinţa amplasării Staţiunii de la Mamaia la 9 km distanţă de oraş. ***„Fără a consulta Consiliul, primarul ca şi când ar fi fost proprietarul averii comunale a păstrat secrete intenţiile sale. Mai mult localizarea de la Mamaia era sălbatică, fără un arbore, fără adăpost, pe plaja care avea o pantă lină astfel că abia după 100 m, apa putea ajunge până la brâu"*** [5].

Erau criticile care veneau din partea tinerilor membrii ai Partidului Naţional Liberal în frunte cu avocaţii Virgil Andronescu şi Luca Oancea.

Ion Bănescu a fost criticat şi acuzat de inducere în eroare a Consiliului Comunal aservit, de abuzuri legate de de folosirea bugetului primăriei pentru parcelările de loturi în Mamaia, în vederea vânzării lor la diferiţi cetăţeni bogaţi sau afacerişti [7].

De remarcat este faptul că nu a fost acuzat de corupţie.

Proiecte realizate la Constanţa cu contribuţia lui Anghel Saligny [8].

- Consolidarea falezei de la est a oraşului după marea prăbuşire a str. Cărămidari din 29 - 31 ianuarie 1897; executant ing. Max Wegener;
- Construirea liniei ferate de centură a oraşului începând cu halta Ovidiu de la poarta 1 până la Plaja de la Vii, dincolo de Staţia de Petrol a portului, inclusiv cu amanajarea haltelor, Thetis, Tomis şi Cantonul de la actuala Gară nouă între 1899 - 1906; executant ing. Petre Mocanu;
- Consolidarea falezei de vest a oraşului de sub actualul Muzeu al Marinei între 1904 – 1911; executant ing. Laurent Erbiceanu;
- Construirea liniei ferate Constanţa – Mamaia Băi pe prima variantă de traseu pe bd. Regina Maria construită în anul 1905; executant Th. Dragu.
- Sistematizarea oraşului în pe Bd. Elisabeta, str. Farului (R. Opreanu), str. Mircea cel Bătrân în zona de la Biserica Greacă între 1899 - 1905;

---

[3] *Chestiuni de edilitate – Băile de mare la Mamaia*, în ziarul Cuvântul I, nr. 1, din 18 decembrie 1905, f. 1-2; la St. Lascu, *Biblioteca Tomitană II*, MINAC, Constanţa 1999, D. 178, p. 353.

[4] Primul mandat s-a petrecut între 1 ianuarie 1900 – 10 iunie 1900; la Lt. M.D. Ionescu, *Tomi-Constanţa*, 1931, p. 107.

[5] *Chestiuni de edilitate – Băile de mare la Mamaia; idem op. cit. loc cit.*

[7] *Chestiuni de edilitate – Băile de mare la Mamaia*, în ziarul Cuvântul I, nr. 1, din 18 decembrie 1905, f. 1-2; la St. Lascu, *Biblioteca Tomitană II*, MINAC, Constanţa 1999, D. 178, p. 353.

[8] Documente, note şi bibliografia completă la proiecte la: P. Covacef, *Portul lui Anghel Saligny*, Ed. CNAPMC, Constanţa, 2004.

- Extinderea cu dig avansat în mare cu 50 m a platformei piciorului falezei oraşului de la poarta 1 la Hotelul Carol, cu supralărgirea platformei pentru construirea Cazinoului Municipal între 1904 – 1911; executant ing. Gheorghe A. Balş;
- Construirea zidului de sprijin la înălţimea de 5 m peste nivelul mării a Promenadei de la Cazinou, între poarta 1 şi Hotel Carol între 1906 - 1909; executant ing. Ion Pâslă;
- Stabilirea punctului de inflexiune de la rădăcina digului Y, care s-a construit de urmaşii lui Saligny începând cu anul 1930; executant în antrepriză particulară arh. Francisc Lescovar;
- Extinderea Plajei de la Modern şi a Digului longitudinal de la plaja Trei Papuci; proiectant ing. P. A. Zahariade; executant ing. Henry Theodoru;
- Linia ferată de la Constanţa la Mamaia pe bd. Al. Lăpuşneanu în a doua variantă de traseu, pornind de la bd. 1 decembrie 1918 spre gâtuitura dintre cele două lacuri Siutghiol şi Tăbăcărie, spre noua gară de călători din Mamaia; executant s.ing. V. Ionescu;
- Hangarele Noi pentru hidroaviaţie de la Palazu Mare care au o deschidere a grinzii metalice de 45 m, proiectate în anul 1933 de ing. Anton Chiricuţă şi executate în 1938 sub conducerea ing. Virgil Cotovu;

Toate aceste construcţii sunt reprezentative pentru imaginea oraşului Constanţa până la al doilea război mondial. Ele poartă amprenta lăsată de marele inginer Anghel Saligny.

* * *

III. 9. LINIA FERATĂ CONSTANȚA - CARMEN SYLVA

Evenimentele jubiliare semnalate de Magazinul Filatelistul Feroviar de la Iaşi, ne oferă prilejul de a aduce în faţa cititorilor date şi fapte petrecute cu ocazia construcţiei liniei ferate Constanţa - Carmen Sylva (Eforie sud), pe care le omagia la aniversarea a 75 de ani de la intrarea liniei în exploatare, în anul 2003.

În anul 1928, la data începerii exploatării liniei pe fostul traseu, linia a avut o lungime de 16, 210 km.

Studiile şi lucrările pregătitoare pentru construcţia liniei au început din anul 1906 sub conducerea Inginerului şef Pete Paul Peretz, care la acea vreme îndeplinea funcţia de Şef de divizie la Serviciul D. Ulterior Peretz a devenit sub - director general al Direcţiei Generale de Construcţii Căi Ferate.

Planul Staţiunii în anul 1960

Oficiul poştal

Lucrările au fost întrerupte din motive financiare după un an de la începerea construcţiei, după ce terasamentele fuseseră executate pe mai mult de jumătate din traseu.

La început, linia urma să fie construită de către Primăria oraşului Constanţa, care era interesată în dezvoltarea turismului balnear, spre unele puncte tradiţionale de tratament balnear aflate pe malul Lacului Techirghol.

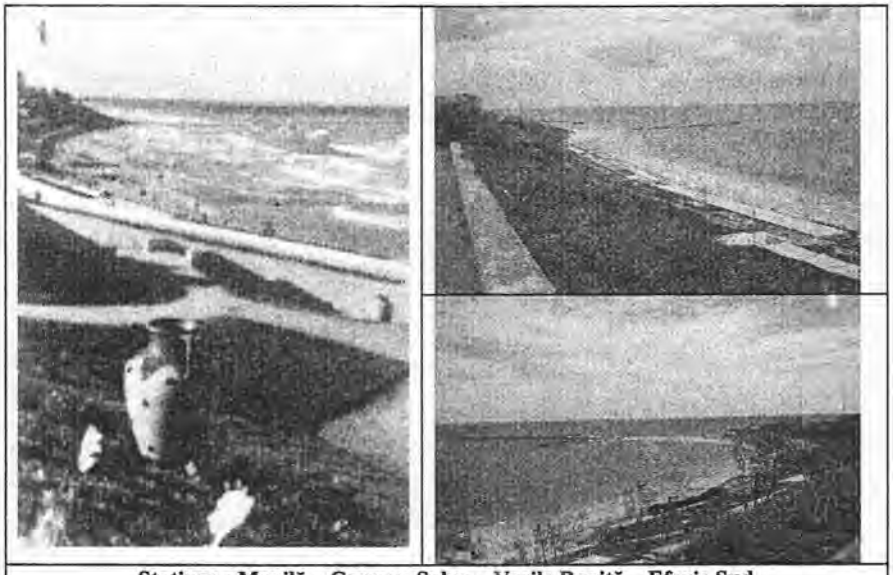
În acest sens Primăria Constanţa a cumpărat terenurile aferente liniei în vederea exproprierii foştilor proprietari de pământuri, cei care le ocupau şi le moşteneau prin tradiţie, indiferent de etnia sau de religia proprietarului.

Despre proprietate în Dobrogea.

După cum ne arată câţiva turcologi români în zilele noastre (M. Ali Ekrem; T. Gemil; T. Mateescu), pe baza defterelor (registrelor funciare) din vremea regimului turcesc din Dobrogea, pentru terenul ocupat pe malul lacului Techirghiol sau de oriunde

în Dobrogea, nu se plătea nici o taxă sau chirie, dar nici nu se putea lăsa moştenire descendenţilor. Aceste terenuri se transmiteau urmaşilor cu titlu de folosinţă. Prin această cutumă rezultată din religia musulmană, stăpânul tuturor locurilor era Dumnezeu prin Sultanul tuturor turcilor, care era reprezentantul lui Allah pe pământ.

În vremea Dobrogei turceşti singura formalitate pentru ocuparea unui teren, indiferent de destinaţie sa, era ca locul acela să fie liber, neocupat de nimeni şi de nimic, sau mai bine zis de nerevendicat; în acest caz mudirul (primarul) local reprezentant al autorităţii, urma să fie înştiinţat doar prin prezentarea în faţa lui. Atunci primarul, în funcţie de afacerea pe care doreai s-o întreprinzi, îţi stabilea şi un impozit anual unic. Impozitul reprezenta o cotă destul de redusă din veniturile obţinute din afacere (vacîf = ONG de azi), colectate periodic direct pentru vistieria Sultanului. (Şi la Ion N. Roman în Analele Dobrogei serie veche).



Staţiunea Movilă – Carmen Sylva – Vasile Roaită – Eforie Sud
Ieri şi astăzi la Capu Turcului
Va deveni iarăşi Carmen Sylva ? De ce nu!

Mai departe, aceiaşi turcologi afirmă că în conformitate cu perceptelor religioase musulmane, ocupantul pământului astfel obţinut lăsa pe câmp o anumită parte din recoltă neculeasă, pentru ca săracii, călătorii străini, sau păsările cerului să se poată îndestula.

Pentru recolta neculeasă de pe câmp sau din livezi, populaţia românească ce a colonizat Dobrogea, a catalogat populaţia musulmană drept leneşi. Recolta neculeasă de pe câmp avea o destinaţie foarte precisă, cu care musulmanii nu se lăudau în piaţa publică.

Registrele funciare şi actele administrative turceşti (defter - uri) - insuficient cercetate şi aduse în faţa istoriei româneşti contemporane - au consemnat doar regimul de ocupare al pământurilor transmis din generaţie în generaţie. Suprafaţa terenului ocupat nu

era consemnată decât în rare ocazii, cuprinsă de la - până la. Problema nu era aşa de simplă cum o expunem noi în câteva rânduri, dar acesta era procedeul.

Problemele turco - tătarilor dobrogeni au apărut după unirea Dobrogei la România, atunci când populaţiei musulmane i-a trebuit două generaţii, pentru ca să înţeleagă legislaţia românească legată de proprietatea pământului.

Staţiunea Movilă.

Mihail Kogălniceanu (1817 - 1891), a avut o mare suprafaţă de pământ în Dobrogea primită de la Sultan cu prilejul tratativelor pentru realipirea Dobrogei din 1878. În ultimii ani de viaţă, marele diplomat a dorit s-o vândă terenul la preţul de 55 bani hectarul învăţătorului Alex. Alecu din Tuzla (cf. Memoriile av. Dan Alecu - fiul, memorii în manuscris aflate asupra noastră).

Deoarece suprafaţa era foarte mare (aprox 800 ha - suprafaţă neverificată de noi în registrele funciare), iar preţul de vânzare de 440 lei depăşea cu mult veniturile învăţătorului, tânărul brăilean s-a speriat şi a renunţat la încheierea afacerii. Spune avocatul în memoriile sale că învăţătorul avea un salariu de 65 lei pe lună.

Pământul a fost cumpărat după moartea subită a lui M. Kogălniceanu, de un anume Simion Movilă, care era un om cu stare din Bucureşti, cu spirit de iniţiativă şi cu curaj de colonizator.

El a construit un hotel pe malul mării, aflat şi în zilele noastre refăcut şi extins pe vechiul amplasament.

Acelaşi Movilă, a preluat din experienţa băieşilor lui Gazi Baba şi a construit în apropiere, pe malul Lacului Techirghiol, un local de băi calde cu nămol, în jurul acestor două construcţii dezvoltându-se până la primul război mondial Staţiunea Movilă.

Între timp Eforia Spitalelor din Bucureşti a construit în satul Techirghiol un sanatoriu balnear.

În anul 1921, cu ocazia recensământui oficial din România, Staţiunea Movilă a preluat numele de Carmen Sylva, în dorinţa clar exprimată a autorităţii, de a înlocui vechile denumiri turceşti din Dobrogea cu toponime româneşti.

Cu acea ocazie o serie de localităţi care figurau pe hărţile vechi ale Dobrogei şi care aveau denumiri turceşti sau peiorative, au primit denumiri fără rost stabilite la Bucureşti de comisia centrală de toponime. Astfel numele unor membrii ai familiei Regale a României, au fost atribuite fără sens unor localităţi aproape inexistente în special în Delta Dunării. Ex. Carmen Sylva de Tulcea; Domniţa Ileana; Prinţul Nicolae, Principele Mihai etc.

În acest caz special, comisia centrală, din curtoazie faţă de fosta Regină a României, a atribuit pseudonimul literar al Reginei Elisabeta - Carmen Sylva - unei localităţi care căpătase renume în România cum era Staţiunea Movilă. Acest toponim care nu va întârzia să fie reactualizat în zilele noastre.

Între timp în Staţiunea Movilă se construise un mic pavilion estival al familiei Regale, care se află şi azi în mijlocul frumosului parc central din localitate.

Denumirea de Eforie vine de la Eforia Spitalelor civile din România, care administra spitalele din Bucureşti şi Iaşi, cum erau spitalele Brâncovenesc, Colţea, Filantropia, Sf. Spiridon. Organizaţia neguvernamentală a eforiilor poseda moşii pe care le administra, cu veniturile obţinute întreţinând clinicile şi pacienţii săraci aflaţi în spitalizare gratuită.

Eforia spitalelor a construit până în 1912 un sanatoriu balnear în partea de nord - est a Lacului Techirghiol, dotat cu pavilion de băi calde cu nămol, încăperi pentru bolnavii cronici şi locuinţe pentru personalul spitalului. Este vorba de actualul sanatoriu din Eforie Sud.

Clădirea oarecum stingheră pe malul lacului a devenit un punct de reper al turiştilor care vara se deplasau la băile reci sau calde, adresându-se până la primul război mondial birjarilor din Constanţa, cu apelativul, mergem la Eforie!

După primul război mondial, aşezarea de pe malul lacului s-a extins spre Constanţa cu o parte dintre locuitorii satului Techirghiol care deserveau sanatoriul, căpătând aspectul de localitate turistică prin îndesirea construcţiilor de locuinţe. Localitatea nou apărută a preluat din obişnuinţă numele oficial de Staţiunea Eforie.

După cel de al doilea război mondial, într-o totală lipsă de inspiraţie şi de originalitate, comisiile locale şi centrale de denumiri, complexate de teama de a nu greşi în faţa Partidului Comunist, au atribuit numele de Eforie Nord fostei Staţiuni Eforie, actualmente oraş judeţean.

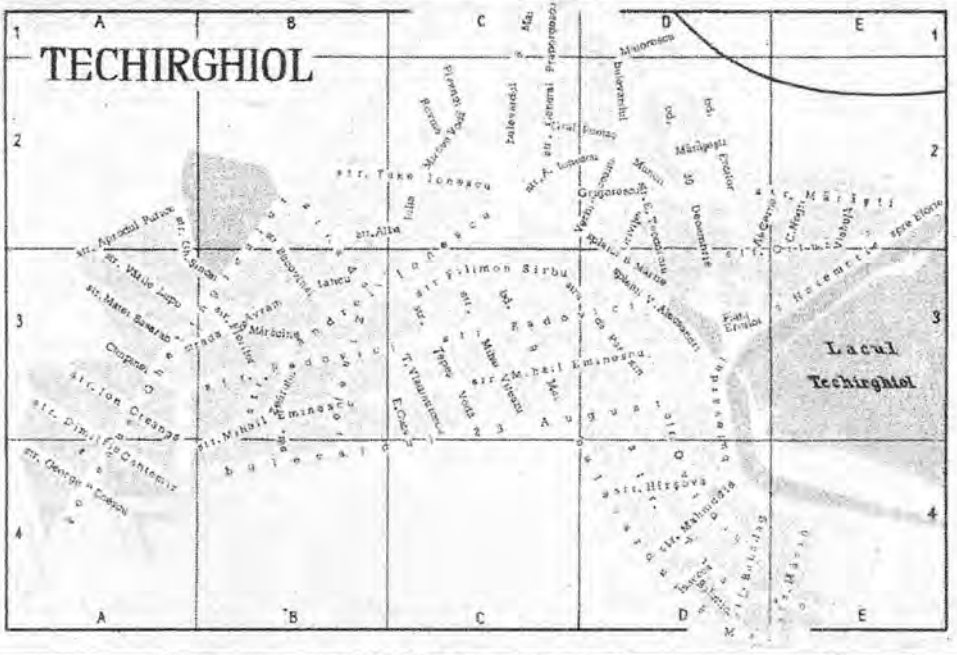
În anul 1948, staţiunea Carmen Sylva a devenit Vasile Roaită (un oarecare grevist de la uzinele Griviţa din 1933 care a fost împuşcat acolo), pentru ca în anul 1962 să devină oficial Eforie Sud, actualmente oraş judeţean.

Tratamentul balnear empiric la Techirghiol.

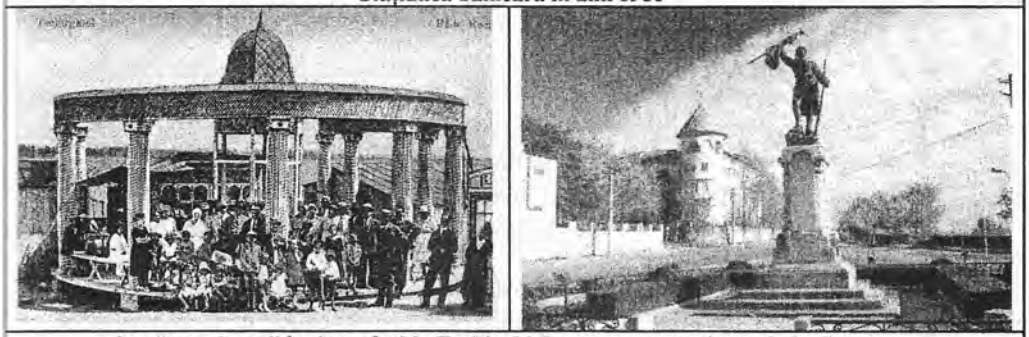
Îmi povestea tatăl meu, că prin anii 1920 pe aceste locuri de pe malul lacului Techirghiol, totul era pustiu şi aproape de nelocuit din cauza vântului care sufla peste an. Numai în timpul sezonului estival câţiva tătari localnici din satul Techirghiol, amenajau incinte îngrădite cu împletituri din stuf sau din papură, la adăpostul cărora turiştii erau trataţi empiric de afecţiunile bolilor reumatismale.

La adăpostul acestor incinte, o familie de tătari - un bărbat în vârstă şi cu experienţă însoţit de femei în putere - specializată de generaţii în tratamentul balnear, aveau depozitate numeroase butoaie din lemn pline cu nămol colectat de pe fundul lacului. Câteva cazane din aramă pline cu apa din lac, erau încălzite la foc pe cuptoare (celea; cîler, tc) din pământ lipit, alimentate cu stuf pentru foc din afara gardului, de copii familiei. În incinta adăpostită de ochii curioşilor, tătarii aveau mici bazine din zidărie pentru îmbăierile în apă caldă. După îmbăiere bolnavul era uns cu nămol şi expus la soare câteva minute. Apoi corpul era spălat şi sub umbrare locul bolnav era supus unui masaj în special la încheieturile bolnave.

Una dintre cele mai cunoscute familii de băieşi de la Techirghiol s-a numit Gazi Baba. (Gazi = veteran; bàbà = tată - bătrân înţelept din sat)



Staţiunea balneară în anii 1960



Cu câteve decenii înainte când la Techirghiol se venea cu trăsura de la Constanţa

Linia ferată

În anul 1922 după război, Primăria oraşului Constanţa a cedat Direcţiei Generale CFR terenul şi vechile terasamentele construite în 1906, împreună cu întreg materialul de cale aprovizionat între timp.

Direcţia Generală CFR a privit cu suspiciune aceste donaţii, motiv pentru care nu s-a angajat serios la construcţie. O serie de proprietari de vile şi de terenuri din jurul traseului fostei linii, organizaţi într-un sindicat cu acelaş nume, au început să revendice unele drepturi faţă de CFR. Procesul civil a continuat pe rolul Tribunalului ani de zile, urmând să se stingă de la sine.

Conflictul de interese a fost depăşit ca urmare a iniţiativei Generalului Mihai Ionescu, sub Secretar de Stat la căile ferate, care a dat ordin de începere a construcţiei la 27 februarie 1927, după o inspecţie pe teren făcută în înţelegere cu Primăria Constanţa.

Linia ferată a fost construită în anul 1927 în aproape trei luni de zile şi a fost pusă în exploatare în acelaş an, la 5 iunie.

Podul şi linia ferată peste Ecluza Agigea la intrarea în fosta staţie G.ral Mihai Ionescu (Agigea)

După trecerea unui sezon turistic de exploatare a liniei ferate, investiţia s-a dovedit foarte eficientă în bilanţul CFR din anul 1928, linia ferată devenind cel mai rentabil traseu din toată ţara.

Pentru turişti linia ferată s-a dovedit foarte comodă, deoarece oricare vilegiaturist indiferent de starea sa materială, se urca în tren, din Bucureşti, dimineaţa la ora 8 şi după câteva ore, se dădea jos din tren pe peronul gării Carmen Sylva, la doi paşi de mare şi de apele lacului balnear.

La ordinul aceluiaşi ministru s-a construit imediat un traseu adiacent în lungime de 3,500 km spre Techirghiol sat, linie care a fost dată în exploatare la 15 august 1928.

Proiectele şi construcţia.

Linia ferată pornea din gara Constanţa (cea veche) şi după 1 km se desprindea din linia spre Bucureşti. De la un fost canton care deservea triajul Staţiei de petrol a portului. noua linie pornea la nivelul platformei oraşului în lungul drumului judeţean spre Mangalia (azi Şoseaua Mangaliei), îndreptându-se spre sud spre Agigea, chiar pe marginea superioară a falezei mării.

Pe această porţiune linia avea cea mai mare rampă de pe întreg traseul, până depăşea înălţimea dealului de la ieşirea din Constanţa - Dealul Cumpăna.

În zona Agigea, linia ferată traversa o fâşie îngustă de plaje lată de maxim 100 m. cea care separa lacul salmastru Agigea de apele mării. De aici linia părăsea faleza mării şi intra adânc în teritoriu spre satul Techirghiol.

Ocolind dealul de la Agigea în debleu, linia se îndrepta iarăşi spre faleza mării. urmând să ajungă pe fâşia de plaje care separă lacul Techirghiol de mare.

La intersecţia cu drumul comunal spre satul Techirghiol, în spatele staţiunii balneare nou înfiinţate Eforie, s-a amplasat staţia CFR Eforie pentru a deservi şi satul. Pe fâşia de plaje lată de aproape 300 m a lacului, linia a urmat în rambleu înalt pe un dig spre staţiunea Carmen Sylva.

Gara Carmen Sylva a fost amplasată în dreptul băilor reci din staţiune, iar linia a continuat cu aproape 200 m spre sud, acolo unde urma să se plaseze o placă turnantă de întoarcere a locomotivelor.

Traseul ales prin proiect s-a dovedit totuşi dificil de exploatat şi de întreţinut.

Ampriza liniei proiectate a avut o lăţime de 4,50 m în debleu şi 5,0 m în rambleu, insuficientă din cauza naturii solului, greu de întreţinut.

Rampa maximă a avut 15 la mie cu o rază minimă de 250 m.

Materialul de cale din şine uşoare vechi de tip 24 a fost adus din demolările liniilor Piatra Olt - Rm. Vâlcea - Râul Vadului.

Placa turnantă pentru întoarcerea locomotivelor adusă de la Ploieşti, nu s-a mai montat.

Linia a traversat patru podeţe construite înaintea primului război mondial.

Staţiile de pe traseu construite la p.i.f. în construcţii provizorii, au avut clădiri din zidărie ridicate ulterior destul de mici ca spaţii de exploatare, care au purtat denumirile :

1. - Staţia G.ral Mihai Ionescu la km 8 + 225. Devenită în 1939 gara Agigea.

Este vorba de fosta gară Agigea chiar pe malul plajei de la sud de portul Constanţa. Clădirea construită din zidărie de cărămidă a fost placată cu piatră cioplită în moloane, care a avut toate dotările necesare şi anexele unei staţii, o construcţie specifică şi atrăgătoare dar izolată chiar la marginea mării, vizibilă din toate direcţiile. La ieşirea din staţie, linia urmărea un rambleu destul de înalt, până depăşea lunca inundabilă a lacului Agigea până la drumul naţional spre Mangalia.

Staţia este azi desfiinţată iar fosta gară a fost demolată cu ocazia construirii Canalului Dunăre - Marea Neagră, fiind plasată chiar pe viitorul debuşeu în mare al Ecluzei de la Agigea.

În prezent acelaş traseu este supratraversat peste ecluză cu un pod metalic, compus din zece deschideri peste canal dintre care două deschideri grinzi cu zăbrele de 35 m şi opt perechi de poduri pe grinzi drepte cu deschideri de 18 m. Pilonul central al podului se află pe avanbecul ecluzei. Rambleul înalt al podului este rezemat de două culei simple din beton armat, care conturează zona de dirijare spre cele două sasuri ale ecluzei.

2. - Staţia Eforie la km 12 + 330.

Fosta clădire a fost abandonată odată cu refacţiile de linii. Gara a fost mutată şi construită pe acelaşi amplasament darcu o altă orientare.

Gara Agigea (provizorie) inaugurată la 15 august 1927.	Gara Eforie Nord în anul 2009

3. - Staţia Carmen Sylva la km 16 + 021,70.

Devenită în 1948 gara Vasile Roaită şi apoi Eforie Sud.

Clădirea este cea veche placată cu piatră de Tuzla reparată succesiv.

În staţia G.ral Mihai Ionescu (Agigea) s-a forat un puţ de apă bună de băut, dar improprie pentru folosirea la locomotive.

În staţia Eforie s-a construit un mic rezervor din zidărie cimentat , unde apa era adusă cu cisternele de la Palas Constanţa.

În staţia Carmen Sylva s-a construit un rezervor mare de apă cu o capacitate de 45 mc, de unde apa era adusă tot de la Palas Constanţa.

La construirea liniei au lucrat 400 de lucrători cubicaşi civili, trei companii de militari din Constanţa şi muncitori din Reg. 2 Căi Ferate.

Valoarea construcţiilor executate până în anul 1928, pentru 19,710 km inclusiv breteaua spre Techirghiol a fost de 78.840.000 lei.

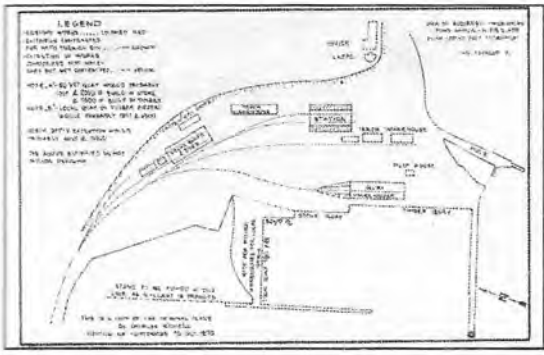
Actuala linie ferată Constanţa – Carmen Syilva se confundă pe prima parte a traseului cu linia Constanţa - Mangalia.

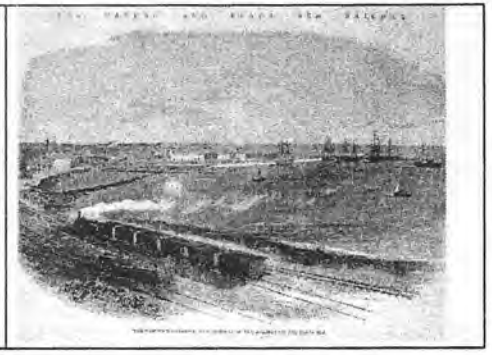
Traseul actual nu a suferit modificări importante faţă de cel vechi. Corecturile aduse traseului fiind cele legate de unele excavaţii şi mici ripări pe acelaşi direcţie, de sporirea razei minime, de dublarea liniei, cu mai multe pachete de linii în staţii şi de înlocuirea materialului de cale cu cel modern adecvat liniilor ferate electrificate.

* * *

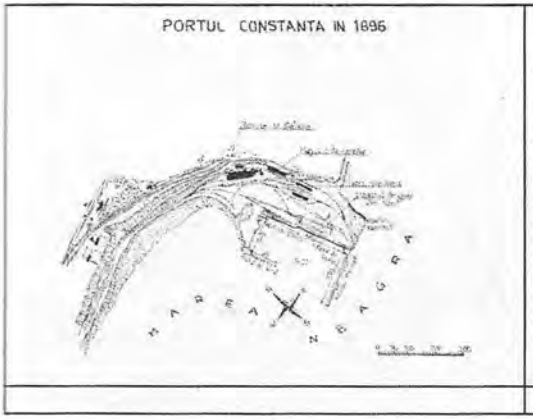
III. 10. LINIILE FERATE DIN PORTUL CONSTANȚA ÎN IMAGINI

Anul 1870

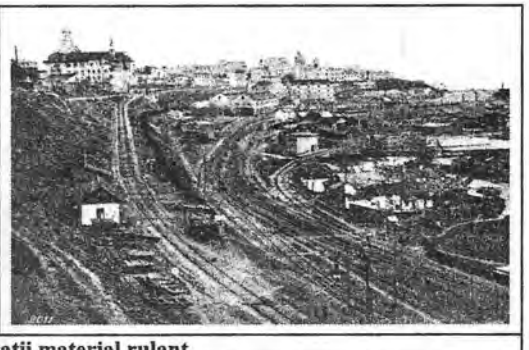




Anul 1896

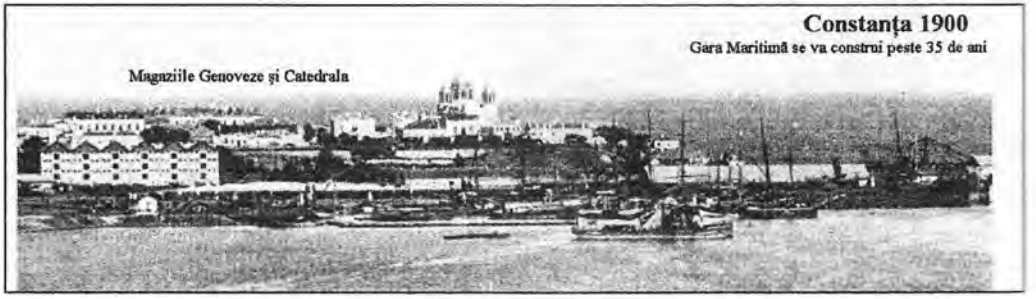


Bloc C.F.R. pe str. C.A. Rosetti

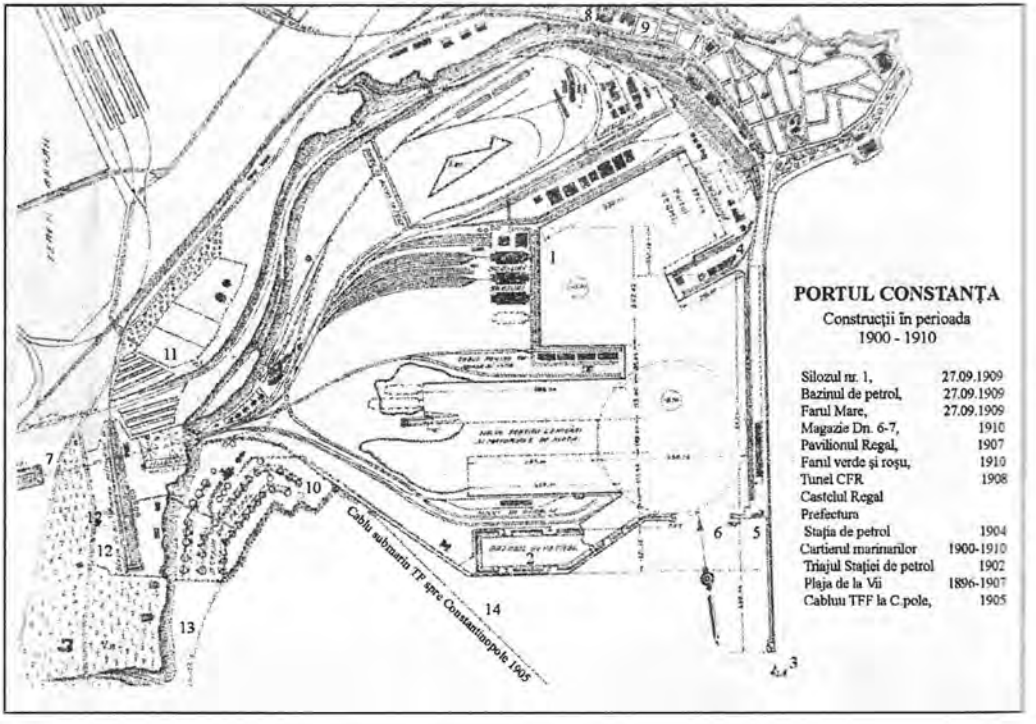


Atelierele de Reparații material rulant

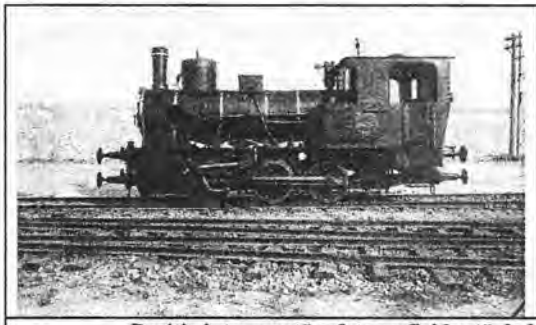
Anul 1900

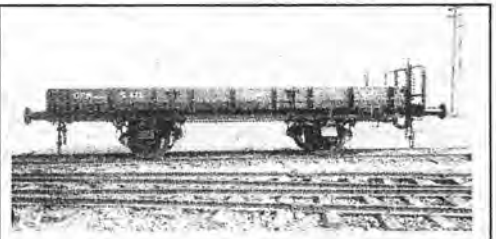


Anul 1909, Inaugurarea portului lui Anghel Saligny prima etapă



Material rulant în port şi în cariera Canara între anii 1900 – 1920

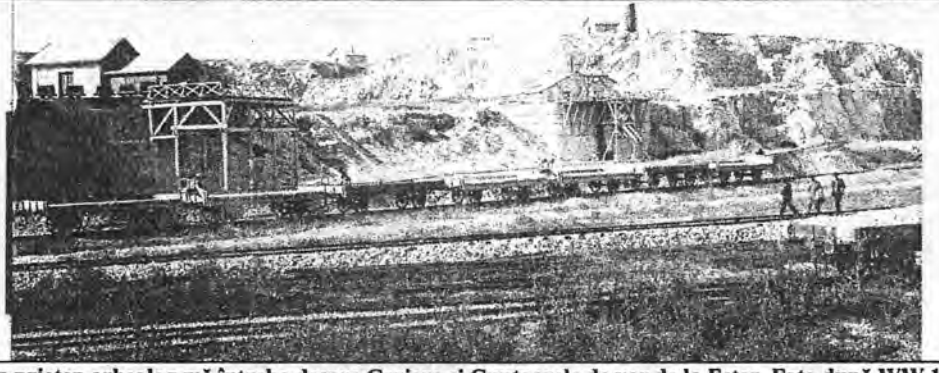




Poziţie interesantă a fotografiei luată de la aceiaşi ramificaţie, probabil în 1905

Excavator Demag

Selectarea blocurilor naturale de 10 t



Un prieten arheolog mă întreba despre Cariera şi Cuptoarele de var de la Ester. Foto după WW 1.

* * *

III. 11. ORIENT EXPRESS LA CONSTANȚA – INAUGURAREA PORTULUI DE LA 27 SEPTEMBRIE 1910

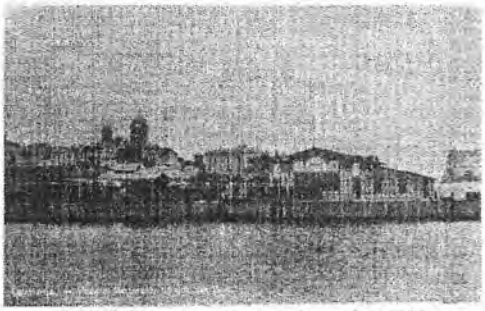
Reproduceri după C.p.i. circulate. Nu cunoaștem proveniența lor.

Ca documentarist al orașului și portului Constanța ne interesează mai mult subiectul fotografiei pentru a putea fi comentată și datată, eventual diferit de data circulației, în funcție de obiectivele subiectului, decât fotografia C.p.i. în sine.

Informații foarte utile apar pe verso. O adevărată panoplie de nume de persoane; orașe și țări de destinație, sentimente, descrieri subiective ale fotografiei.

Vagoanele Orient Express la cheiul danei de pasageri între 1905 - 1908

Ansamblul general al danei de pasageri în 1910; în prim plan stâlpul cu lanterna portului; în dreapta se află Cazinoul în construcție



Portul Constanța în pragul secolului XX

Vaporul de pasageri Dacia la cheiul de ambarcare direct din trenul Orient Express

Cheiul danei de pasageri
Pe locul în care se va construi în 1936 Gara Maritimă (v. mai jos planul 1900-1909).

Maximafilie. Plic filatelic aniversar la 14.11.2005, la 110 ani de la prima sosire a trenului Orient Express la Constanța

TRASEE

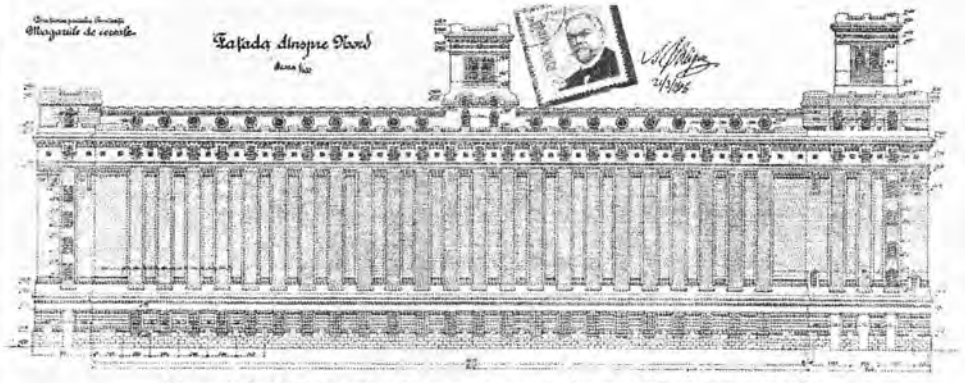
Traseul liniilor ferate din Dobrogea în anul 1930
Linia ferată spre Negru Vodă (Bazargic), 1914;
Linia ferată spre Carmen Sylva /Eforie Sud), 1927;
Linia ferată Medgidia – Tulcea, 1897 -
Linia ferată Constanţa port – Canara (Ovidiu), 1895;

Inaugurarea portului la 27 septembrie 1909
Regele Carol I însoţit de Amiralul Sebastian Eustaţiu comandantul Crucişetorului Elisabeta, se îndreaptă spre Magaziile cu silozuri unde se va desfăşura ceremonia inaugurării

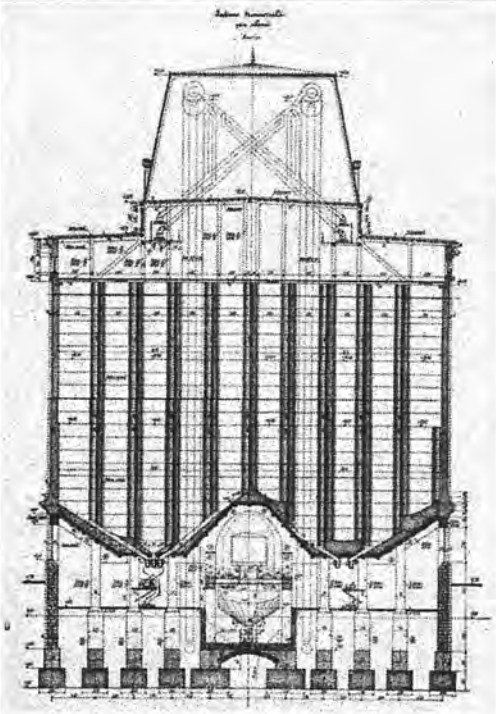
Trenul de vilegiatură spre Plaja de la Vii, 1906
În dreapta linia de coborâre a falezei, 1908, care prin rebrusment ajungea pe liniile din c.p.i. alăturată spre dana de pasageri; atelierele portului

Liniile de afuiere a trenurilor spre danele operative
Pe una din aceste linii se făcea pilotajul trenului Orient Express la coborârea falezei portuare

SILOZURILE DIN PORT



Magazia înaltă la maxim 51 m are castelul elevatoarelor la 45 m înălţime.
Construcţia din profile metalice 200 – 300 mm înglobate în zidărie de cărămidă placată cu moloane aparente. Planşeele de beton. Capacitatea de depozitare 3 x 35.000 t/siloz în 260 celule de 1070 hl cereale.



Tunelul pentru 14 vagoane convenţionale cu descărcare pe cântare la fiecare vagon; elevatoare cu cupe şi descărcare pe conveiere superioare; descărcare şi prelucrare comandată izolat la fiecare siloz pentru prelucrare; transfer orizontal în tunelul conveier închis în cadre metalice căptuşite şi descărcare gravitaţională în hambarele vaporului.

Silozul nr. 1 în construcţie
1899 - 1906

Estacada metalică pentru descărcarea la vapoare.
Ansamblul a trei magazii cu silozuri şi uzina electrică a portului cu 2 x 440 kWA.
A funcţionat din 1901 cu tensiunea de alimentare în tot portul de 110 V până în 1962.
Silozul nr. 4 prevăzut nu s-a mai construit

* * *

III. 12. NODUL FEROVIAR DE LA MEDGIDIA

Toate liniile ferate din Dobrogea converg la Medgidia.

De la început oraşul Medgidia a însemnat cel mai important nod de cale ferată din Dobrogea. O cruce de linii ferate se extinde spre sud la Negru Vodă şi spre nord la Tulcea.

Primele studii pentru deschiderea liniei ferate spre Tulcea au fost întreprinse între anii 1897 – 98 de către ing. Ştefan Ghiorghiu şi de ing. C. Răileanu, abandonate din cauza crizei economice de la începutul secolului XX. O nouă variantă de studii a foast reluată în anul 1909 de către inginerii Mihai Rădulescu, Al. Mateescu, I. Roman, Cezar Orăşeanu, George Măinescu, I. Bogdan, pe un traseu care pornea din staţia Dorobanţu pe valea Agi Cabul, care în jurul localităţii Caramurat dădea unele implicaţii la continuarea traseului spre nord.

La 10 februarie 1910 s-au reluat studiile din staţia Medgidia, revenindu-se la prima variantă studiată de Ştefan Ghiorghiu, iar în anul 1911 s-au început lucrările de construcţii continuate cu intermitenţe până la începutul primului război mondial. Întreruperile cauzate de lipsa banilor, a făcut ca în 5 – 6 ani la conducerea lucrărilor să se perinde o serie de peste 20 de ingineri şi conductori de lucrări, fapt care a influenţat calitatea lucrărilor de construcţii. Pe etape, s-a executat la început linia Medgidia – Ester până la km 35+000 şi în anul 1912 până la km 55+000, la Cogealac, fără ca linia să intre definitiv în mersul de tren.

Strada din faţa gării de la Medgidia în anul 1923

La sfârşitul celor două războaie balcanice s-a început în regim de urgenţă linia Medgidia – Bazargic din Cadrilater pe 114 km, care a fost pusă în circulaţie până la sfârşitul anului 1914. Tot în acest interval s-a definitivat linia Medgidia – Ester la km 35

cu o continuare de 20 km, construită până la Viaductul Mare de peste pârâul Casimcea de lângă cătunul Şeremet de la Gura Dobrogei.

În anul 1916 încep construcţiile de terasamente din spre Tulcea printr-o antrepriză particulară.

În vara acelui an România a fost angajată în primul război mondial, astfel că lucrările au fost întrerupte în luna octombrie 1916, dată la care Dobrogea a fost ocupată de Puterile Centrale, Germania, Bulgaria, Turcia. Linia ferată spre Tulcea se afla sub circulaţie până la staţia Istria la km 63 + 000, cu terasamentele, podurile şi clădirile în curs de finisare până la staţia Hamangia.

Sub ocupaţie, construcţiile au continuat cu materialele din depozitele româneşti şi cu forţa de muncă calificată rămasă sub ocupaţie, la care au fost adăugate unele efective militare germane.

Linia ferată Medgidia – Babadag în construcţie la km 100

La sfârşitul războiului, linia fusese terminată până în staţia Hamangia (Baia).

Linia de la Hamangia la Medgidia a trebuit să fie pusă în exploatare foarte repede, până la 1 august 1919, deoarece podul de peste Dunăre fiind distrus în secţiunea de la Borcea, singura sursă de lemne de foc pentru oraşul Constanţa şi pentru cazărmile militare din zonă, erau numai pădurile din nordul Dobrogei, de pe raza oraşului Babadag.

În timpul războiului linia fusese grav avariată la Viaductul Mare de peste pârâul Casimcea încă din anul 1916, odată cu retragerea armatei ruseşti. Trupele germane au restabilit provizoriu circulaţia peste viaduct cu grinzi metalice de profil I 60, rezemate pe palei din lemn.

În intervalul 1921 – 1923 construcţiile de refacere a liniei ferate şi a lucrărilor de artă de pe traseu, au fost realizate de antrepriza ing. Avram Marcu.

La 17 iunie 1925 lucrările de construcţii au fost terminate pe traseul Medgidia – Babadag.

Din cauza celor două viaducte aflate pe acest traseu, la km. 37 + 325 şi la Viaductul Mare de la km 39 + 650, care din cauza războiului mondial şi apoi din cauza lipseau furniturilor metalice ale tablierelor, circulaţia pe linia Medgidia – Babadag s-a

desfăşurat provizoriu pe trasee ocolitoare, până la data de 25 martie 1938, când s-a deschis circulaţia pe traseul definitiv.

***

III. 13. LINIA FERATĂ MEDGIDIA – BABADAG

Terasamente. Volumul total de excavaţii, umpluturi şi reprofilări a fost de 900.000 mc, executate manual pe întreg traseul în diferite materiale inclusiv în stâncă derocată. La aceste lucrări de terasamente incluzând şi defrişarea a 35 de ha de pădure au participat pe parcursul a peste 10 ani (cu unele întreruperi obiective), până la un maxim de 2000 de lucrători civili aflaţi într-o singură zi din anul 1924 şi cu multe intermitenţe 700 de militari. Valoarea lucrărilor a fost de 38.000.000 lei.

Cu circa 7 km înainte de staţia Babadag venind din spre Medgidia, în culmea Acairac ce face parte din dealurile Babadagului, s-a executat o excavaţie adâncă, o tranşee, pe o lungime de 1200 m, care a egalizat cotele dintre valea pârâului Slava şi valea lacului Babadag. Excavaţia a însemnat un volum de 70.000 mc în argilă dură, care nu a avut nevoie de consolidări deosebite. Malurile traseului fiind foarte înalte, în timpul circulaţiei se instala întunericul în vagoane la fel ca la o circulaţie prin tunel.

Linia Hamangia Babadag km 103 - 104

Staţia Codru km 97 + 500

Pozarea liniilor şi balastarea. Linia ferată a fost proiectată şi construită cu o rampă maximă de 13 la mie şi o rază minimă de 400 m. Caracteristicile şinelor folosite pe acest traseu au fost foarte diferite. În Dobrogea se aflau încă din anul 1860 două, trei tipuri de şine englezeşti, aflate încă în cale pe unele porţiuni, la care au fost aduse între timp diferite tipuri utilizate în Vechiul Regat, demontate şi înlocuite de pe traseele pricipale, aduse în Dobrogea aici, unde se considera a fi un traseu secundar. Astfel a fost adusă şina de tip 30 demontată de pe linia Buzău – Brăila, inclusiv materialul mărunt aferent. Balastarea liniilor s-a făcut în schimb de la început, cu piatră spartă extrasă şi prelucrată în Cariera Zebil, deschisă cu această ocazie şi care a folosit după aceia ani de zile lucrărilor de linii din întreaga ţară. Provizoriu mai fusese deschisă cariera de la Derin

(Cariera N. Bălcescu) de lângă Madgidia şi în folosinţă cariera portului Constanţa de la Canara. Valoarea lucrărilor de poză şi balastare a fost de 10 milioane de lei, inclusiv traversele din stejar neimpregnate.

11 Staţii de cale ferată. Staţia Derin (Derinchioi) km. 12 + 300; Carol I (N. Bălcescu) km. 19 + 100; Eter km. 34 + 300; Elisabeta Doamna (Şeremet) km. 44 + 950; Cogealac km. 54 + 800; Istria (Caranasuf) km. 63 + 050; Mihai Viteazu (Sariurt) km. 72 + 150; Hamangia (Baia) km. 82 + 500; Mocanii (Ceamurlia de Jos) km. 87 + 900; Codru km. 97 + 500; Babadag km. 104 + 650. În fiecare staţia s-au construit clădirile staţiilor cu dependinţe confortabile, care au două locuinţe pentru personal şi câte două cantoane la intrarea şi la ieşirea din staţie. Construcţiile au fost placate cu piatră aparentă.

Lucrările de artă. În anul 1925, la data punerii în funcţiune a liniei Madgidia – Babadag, pe o lungime de 104 + 400 km. se aflau în fucţiune 78 de podeţe şi poduri cu deschideri cuprinse între 1 – 12 m dintre care majoritatea boltite cu piatră, cu o lungime cumulată de 273 m, ziduri de sprijin, taluze pereate cu piatră, ş.a.

Viaductele. Pe tronsonul de linie dintre Medgidia şi Babadag, s-au executat două viaducte interesante prin complexitatea lor, pe care le prezentăm separat de celelalte lucrări de artă.

Vaiductul de la Gura Dobrogei. O construcţie aflată la km 35 + 325 formată din 5 deschideri de câte 12 m, după punctul în care linia ferată urmărea relieful terenului. Viaductul traversează valea Visterna dintre Pazarlia (Târguşor) şi Ester (sat desfiinţat), care se continuă spre est până în valea pârâului Casimcea, care formează în aval Cheile Dobrogei. Până la această vale traseul liniei ferate făcuse deja două curbe pentru ca linia să poată mearge în palier. Între staţia Ester km 34 + 300 şi Staţia Elisabeta Doamna km 44 + 950 relieful natural a forţat traversarea unei zone aflată la capătul Cheilor Dobrogei, acolo unde traseul nu se mai putea înscrie în curbele minime de 400 m ale liniei. Caracteristicile terenului a permis să se construiasă pilele şi culeile acestui viaduct, cu fundaţiile de greutate în săpătură directă, fără măsuri deosebite de consolidare. Lungimea totală a viaductului a fost de 76,80 m.

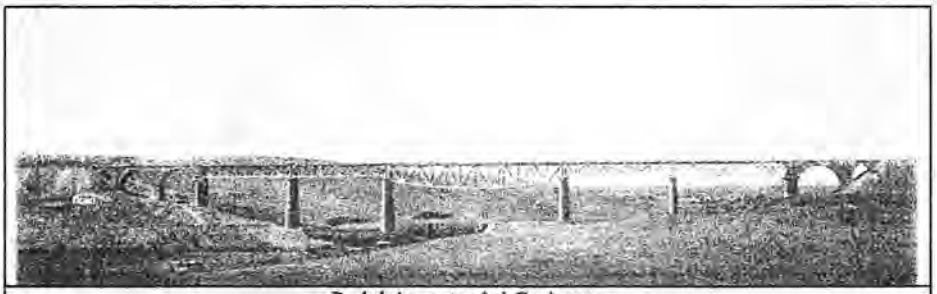
Pod km 86

Viaductul Mare de peste pârâul Casimcea. A fost una dintre cele mai complicate construcţii de cale ferată construite până la acea dată în România. Aflându-se pe o linie secundară viaductul este foarte puţin cunoscut şi cercetat.

Viaductul traversează în apropierea satului Şeremet (Cheia) valea pârâului Casimcea, care primise de la sud valea Pazarlia – Ester. Valea este formată din afluentul văii Visterna, care se uneşte pe malul stâng cu valea Aliculac (Casimcea), pe traseul căreia în afară de apele pârâului se află şi nenumărate izvoare cu apă cristalină, dar suficient de bogate în conţinut de calcar în soluţie.

Viaductul s-a construit la km 39 + 680, cu o deschidere centrală de 70 m, câte două deschideri laterale de 40 m şi cu cele două culei; cea din spre Medgidia are 2 bolţi de câte 15 m deschidere şi la culee o deschidere de 7 m; cea din spre Babadag are o deschidere de 15 m şi una de 7 m; ambele culei sunt construite cu bolţi din piatră.

Tablierele metalice proiectate au fost, cele de 40 m de la deschiderile laterale formate din grinzi paralele, iar deschiderea centrală de 70 m formată din grinzi semiparabolice cu curbura în jos, deci cu ciuperca liniei ferate la partea superioară. Traversarea viaductului dădea o stare de disconfort pasagerilor care-l parcurgeau, din cauza celor aproape 30 m adâncime până la fundul văii, la care parapeţii podului nici nu mai contau.



Podul de peste râul Casimcea

Sondajele pentru aceste fundaţii s-au început în anul 1912, cu care prilej pilotul de probă a primit refuz la adâncimea de 16,50 m. Fundaţiile la acest viaduct s-au început în anul 1914 de către antrepriza Tiberiu Eremia şi au fost terminate după mai mulţi ani de către George Măinescu, inginer şef. Adâncimea văii în mijlocul albiei pârâului este de 34,22 m, astfel că adâncimea de excavaţie pentru pilele centrale a fost atinsă la 17,72 m. Fundaţiile pilelor au fost executate în chesoane cu aer comprimat. Zidăria pilelor, a culeelor şi infrastructura podului au fost construite de către ing. C. M. Vasilescu. Tablierul metalic a fost asamblat pe loc, sub supravegherea furnizorului german al podului firma Maschinenfabrik din Augsburg de lângă Munchen.

Construţia viaductului metalic are deasupra ciupercii şinei o înălţime de 28.08 m deasupra fundului văii. Comparativ cu podul de la Cernavodă, Viaductul Mare se află aproape la aceiaşi înălţime de 30 m a podului de peste Dunăre.

Valoarea construcţiilor pentru lucrările de artă a atins suma de 38.500.000 lei, din care furniturilr tablierelor metalice şi montarea lor reprezentau 18.350.000 lei.

În total linia Medgidia – Babadag a costat în anul 1928 pentru poza liniei la cei 104 + 400 km x 5.500.000 lei / km = 574.000.000 lei. Plus lucrările de artă de 38.500.000 lei au condus la o valoare de 612.700.000 lei.

De reţinut este faptul că până în anul 1925, nu se stabilise legătura pe traseul definitiv cu oraşul Tulcea.

***

III. 14. LINIA FERATĂ BABADAG – TULCEA

Studiile şi lucrările întreprinse începând cu anul 1897, pentru legarea oraşului Tulcea cu o linie ferată spre portul Constanţa, nu au fost finalizate din diferite motive.

Relieful terenului natural dintre Babadag şi Tulcea nu este cel mai adecvat construcţiilor de linii ferate. Accidente naturale de teren cu diferenţe foarte mari de teren dintre punctele de legătură dintre tronsoane, nu pot permite stabilirea unor legături directe, fără importante lucrări de excavaţii şi terasamente sau fără lucrări de artă care să permită racordările cu pante sau rampe accesibile puterii şi capacităţilor materialului rulant.

Excavaţii în tranşeea de la km 98 + 400

După reluarea studiilor de teren în anul 1938, s-a abandonat vechiul traseu studiat până atunci, dintre km 110 (balta Toprac – Chiupuru) şi Tulcea, prin executarea liniei pe un traseu îmbunătăţit corespunzător capacităţilor tehnice ale locomotivelor.

În sensul de circulaţie spre Tulcea, traversarea liniei ferate pe la coada lacului Babadag a fost o soluţie fericită, spune ing. George Măinescu în memoriile sale, deoarece

cu toate impedimentele la care era supusă linia ferată în timpul apelor mari, inundată de apele lacului, traseul fiind foarte scurt, putea să fie bine protejat şi apărat cu diferite mijloace, chiar dacă la un moment dat trenul circula cu viteză redusă peste apele crescute la coada lacului.

Mai departe spre Tulcea, spune Măinesu, nu s-a ales soluţia cea mai favorabilă, din cauza valorilor foarte mari pe care le necesita construcţia unui tunel de cale ferată, pe care le-ar fi presupus o lucrare definitivă în dealul de la Cataloi. Traversarea dealului prin tunel ar fi permis scurtarea traseului şi cel mai important ar fi îmbunătăţit pantele de intrare cu linia ferată în oraşul Tulcea.

Construcţia ocolitoare adoptată şi excavaţiile de la intrarea în oraşul Tulcea, au condus la o linie ferată cu o rampă maximă de 16 la mie, faţă de rampa de 13 la mie de la tronsonul de la Medgidia la Babadag. După adoptarea soluţiei cu o rampă de 16 la mie, pe traseul construit de multe ori din cauze diferite, a fost necesară folosirea dublei tracţiuni la garniturile de tren de persoane şi permanent la garniturile de tren de marfă.

Între Babadag şi Tulcea s-au construit unele podeţe şi doar patru poduri care însumează o lungime de 92 m deschidere, precum şi excavaţii totale care au însumat 1.290.000 mc.

Construcţiile au fost executate în diferite etape de către Mihai Rădulescu (1909 – 1916) şi pe ing. Gr. Măinescu şi Cezar Orăşeanu. După anul 1916, sub conducerea lui Gr. Măinescu, executantul studiilor şi proiectelor pe tronsonul Babadag – Cataloi, au mai lucrat conductorii tehnici N. Galeriu, V. Visarion, T. Ţuchel. Lucrările de construcţii linii ferate de la Cataloi la Tulcea au fost executate de către ing. Gavrilă Scânteie şi de Ghiţă Ştefănescu.

Linia ferată a ajuns în staţia Tulcea în anul 1952.

Clădirea staţiei CFR Tulcea a fost terminată în anul 1971.

***

III. 15. LINIA FERATĂ MEDGIDIA – BAZARGIC – NOVOBOTIEVO

Linia a fost construită de trei autorităţi diferite la date (faze) diferite.

Linia ferată Dobrici (Bazargic) – Novobotievo (Boteni) în lungime de 16 km fusese construită de bulgari în anul 1909, înainte de ocuparea Cadrilaterului (Dobrogea de Sud). Linia fusese construită de Austrieci prin antrepriza Popov din Sofia. Linia făcea legătura dintre Dobrici şi Devna, oraş la sud de Dobrici, punct în care se racorda la magistrala Varna – Sumen – Sofia. Prima fază.

Linia ferată Mircea Vodă (devenită Medgidia) – Cobadin. A doua fază.

Porțiunea pe o lungime de 33 + 753 km a fost începută în anul 1912 de către Regimentul 2 Căi Ferate. La început nu s-au executat podețe ci doar tuburi de scurgere a apelor, pentru ca după 1913 Serviciul L să execute câteva podețe.

După ocuparea Dobrogei de Sud, s-au acordat credite Direcției Generale de Construcții Căi Ferate, cu care ocazie s-au început studii de teren și proiecte noi de lucrări pentru construirea liniei ferate Cobadin – Dobrici (Bazargic).

Divizia Linii Noi Constanța condusă de ing. Mihail Rădulescu a înființat două secții noi: una la Dobrici condusă de ing. George Măinescu și alta la Cobadin sub conducerea ing. I. Roman.

La 10 octombrie 1913 a început construirea Stației de cale ferată de la Dobrici, în capul liniei Devna – Dobrici, pentru racordarea cu linia bulgărească existentă. Fosta linie ferată de la Devna a fost preluată de la granița cu Bulgaria la Novotievo (Boteni). În același timp au început și lucrările de linii noi în spre Caraomer (Negru Vodă), unde urma să se facă joncțiunea cu linia ferată Cobadin – Caraomer.

Au fost construite liniile ferate pe Secțiile respective inclusiv o parte din lucrările de artă de pe traseu, unele cu subtraversări provizorii, astfel: Secția 1 – a de la Dobrici la Caraomer 44 + 682,28 km și Secția 2 –a din punctul de racordare cu linia militară de la Cobadin, până la Caraomer pe o lungime de 36 km. A treia fază.

Proiectele de construcție au fost împărțite în 10 loturi, care au fost scoase la licitație. Șase loturi au fost preluate de antrepriza Tiberiu Eremia, două loturi de antrepriza Vignaly & Gambara, un lot executat de ing. Mosgos și cel din Bulgaria de ing. Fieroiu și cpt. R. Gologan.

În aproximativ opt luni tronsonul de la Cobadin la Bazargic de 80 + 682 km a fost terminat.

La 15 decembrie 1915 au fost terminate lucrările de construcții pe întreaga linie de la Medgidia la Dobrici (Bazargic) în lungime totală de 120 + 500 km.

Pe porțiunea construită în 1909 pentru bulgari, preluată de CFR până la Boteni, erau raze minime de 300 m și rampe maxime de 19 ‰ (la mie).

Orașul Bazargic (astăzi Dobrici) între anii 1920-1940

Pe tronsonul de la Dobrici la Caraomer raza minimă era de 400 m și rampa maximă de 12 ‰ (la mie) cu aceleași caracteristici și pe tronsonul Cobadin – Caraomer.

Pe linia construită de armată, de la Mircea Vodă (Medgidia din 1919) la Cobadin, raza minimă era de 400 m și rampa de 15 ‰ (la mie). Linia a fost preluată de Divizia de linii de la Constanța, care a revăzut taluzele și podețele.

Pe întregul tronson de la Caraomer (Negru Vodă) la Dobrici, există 35 de poduri cu o lungime totală de 94 m, dintre care un pod are deschiderea de 21 m.

S-au amenajat Stațiile cu oprire de la Cobadin, Ghelengic, Caraomer (Negru Vodă) și Dobrici, iar în fiecare stație s-au construit câte trei cantoane, fără să se execute clădirile stațiilor.

Pentru alimentarea cu apă a locomotivelor s-a încercat a se construi puțuri adânci pentru extragerea și depozitarea apei. Deoarece pânza de apă subterană din sudul Dobrogeai se găsea la peste 50 – 60 m, puțurile forate la Ghelengic, Biulbiul (Ciocârlia) și Casâcci, nu au dat rezultate. Pompele nu aveau parametri corespunzători.

Pe acest tronson singura alimentare cu apă a fost cea de la Arman Cuius de pe tronsonul Caraomer Ghelengic, care deși construită cu costuri foarte mari, a dat rezultate și a rămas funcțională. Aici s-a săpat un puț vertical până la 64 m, unde s-a folosit pomparea în două trepte. Apa era de foarte bună calitate pentru mașini. Apa de la Dobrici nu era bună calitativ pentru mașini și apa se aducea în vagoane cisterne de la Novobotievo.

Pe acest tronson de 120 km s-a realizat şi un record în privinţa duratei de execuţie, nu atât datorită organizării lucrărilor ci în special datorită creditelor acordate. A fost şi o problemă politică de a asigura sumele necesare liniilor ferate într-o regiune nouă pentru România.

Valoarea lucrărilor executate era estimată la 5.000.000 lei /km

120 km + 500 m x 5.000.000 lei/km = 602.500.000 lei

* *
*

III. 16. PODUL DE PESTE BRAȚUL BORCEA A FOST DISTRUS ÎN ANUL 1916

Podul a fost distrus în anul 1916 de către Armata Română din necesitatea ca țara să nu fie invadată.

Exemplele din istorie în care românii și-au pârjolit țara în fața armatelor invadatoare sunt mai numeroase.

Populația românească de bătrâni, femei și copii se retrăgea în codrii de nepătruns, cu întreg avutul.

Dar românii nu sunt singurii care și-au distrus cele mai însemnate vestigii istorice înaintea cotropitorilor.

Spre exemplu Rușii au dat foc Moscovei, în noaptea în care Napoleon I, a pătruns până sub zidurile Kremlinului.

În cazul expunerii de față, România se afla în război de la 15 august 1916 împotriva alianței Puterilor Centrale.

România se găsea cuprinsă între două fronturi:

Frontul din Ardeal în care armata română fusese obligată să se retragă în primele săptămâni de război; și frontul din Dobrogea unde la fel armata s-a retras în fața coaliției de armate Germane, Bulgare și Turcești.

Distrugerea podului de peste Dunăre a fost hotărâtă la începutul lunii octombrie 1916 de către Marele Stat Major al Armatei.

PODUL DE PESTE DUNĂRE A FOST EMBLEMA ROMÂNIEI DE LA SFÂRȘITUL SECOLULUI AL XIX - lea

Inginerul Anghel Saligny (1854 – 1925) a fost omul providențial, după cum l-a numit Regele Carol I.

Podul a fost construit între 1890 – 1895 sub directa sa concepție și coordonare.

O comisie națională de specialiști a analizat pe parcursul a două concursuri internaționale, în 1883 și apoi în 1886, opt proiecte de oferte de construcții și de dotări cu grinzi și construcții metalice uzinate, care au fost prezentate de mai multe firme cu renume din Europa. De fiecare dată Comisia formată din ingineri cu mare renume din M.L.P. cum au fost: Sp. Yorceanu, secretarul g.ral al MLP, C. Olănescu, ministru și fost ministru al MLP, Gh. Duca, fondatorul Școlii Politehnice din București, C. Mironescu, viitor ministru în MLP, s.a.; și Anghel Saligny, Secretarul Comisiei de Avizare.

Deoarece nici un proiect susținut de firmele participante la concurs cu date, detalii, furnituri și prețuri nu a îndeplinit condițiile impuse de MLP în Caietul de Sarcini pus la dispoziție, Comisia de Avizare a propus și MLP a aprobat ca să se încredințeze sarcina construirii podului de peste Dunăre dintre Cernavodă și Fetești inginerului Anghel Saligny.

Acesta a acceptat misiunea încredințată și însoțit de mai mulți tineri ingineri colaboratori printre care: Gr. Cazimir, P.A. Zahariade, Ion Pâslă, N. Herjeu, Ed. Winkler, Șt. Gheorghiu, Al. Bădescu, Al. Davidescu, N. Davidescu, ș.a., au făcut posibil ca în cinci ani să fie construit cel mai lung pod de cale ferată din Europa anilor 1900. Podul, apreciat de specialiști străini și menționat de presa internațională, devenise emblema României. Dacă apreciem corect construcțiile

românești executate pe parcursul secolului XX, până la p.i.f. a Canalului Dunăre – Marea Neagră, nu se mai construise nimic asemănător și de asemenea amploare.

Tinerii colaboratori ai lui A. Saligny au început studiile de teren și au trecut la proiectarea principalelor structuri, fundațiile, elevațiile și structurile metalice. Construcțiile propriu zise au fost încredințate unor firme din străinătate cu experiență în domeniu. Acestea au fost: Firma franceză Five Lille, care a costruit podul de peste Dunărea principală de la Cernavodă; Firma franceză Schneider – Creusot a construit podul de peste brațul Borcea; Firma belgiană Cockerill a construit podul de peste balta Iezer, viaductele și umpluturile din balta Ialomiței.

Grupul de diriginți români aflați la Dunăre pentru controlul execuției lucrărilor a fost condus de Ion Baiulescu.

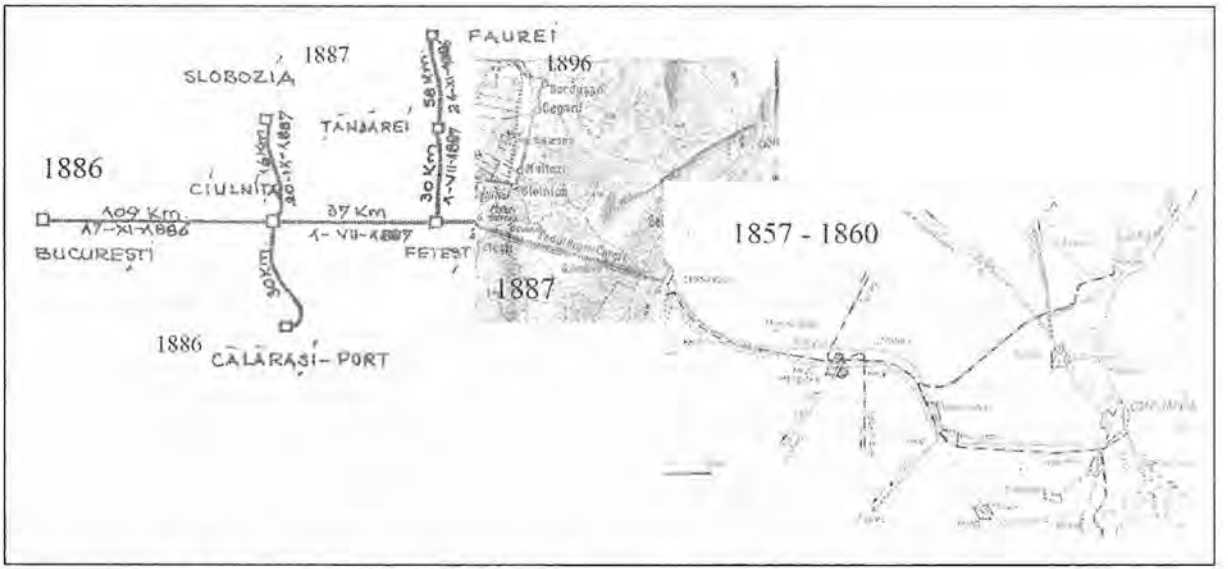


Fig. 1. Ansamblul feroviar de traversare a Dunării și anii de construcție a fiecărei lucrări

SCHEMELE STATICE ALE PROIECTELOR CELOR TREI PODURI

Podul peste Dunăre la Cernavodă

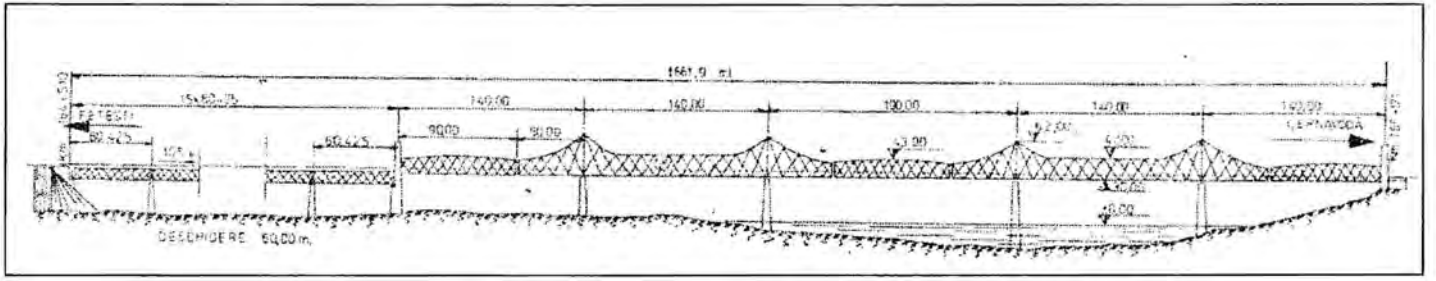


Figura 2. Schema statică a podului de peste Dunăre

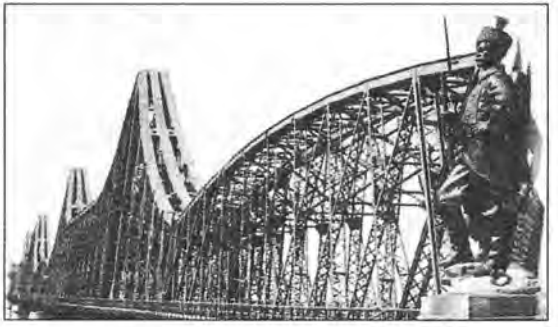


Fig. 3. O frumoasa acoladă trece Dunărea

Fig. 4. H = 30 / 58 m

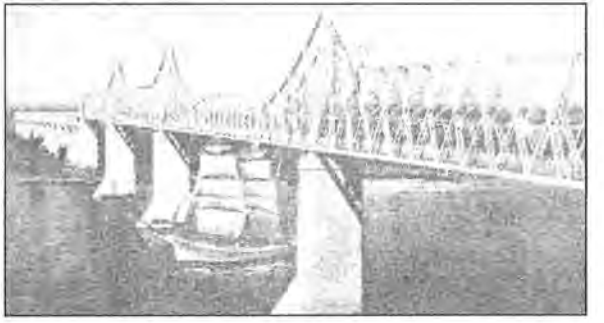


Fig. 5. Vechiul Bric Mircea în septembrie

Schema podului de peste brațul Borcea

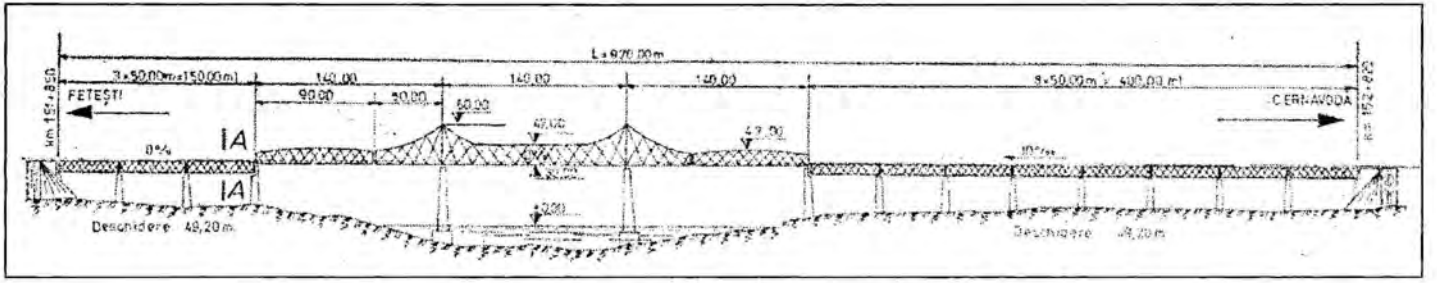


Fig. 6. Schema statică a podului de peste brațul Borcea

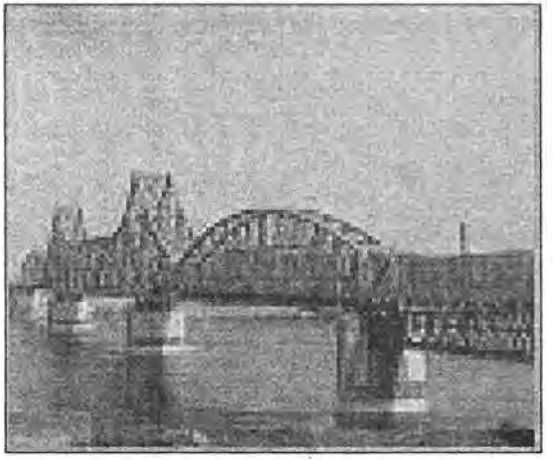


Figura 7. Podul Borcea

Podul de peste balta Iezer

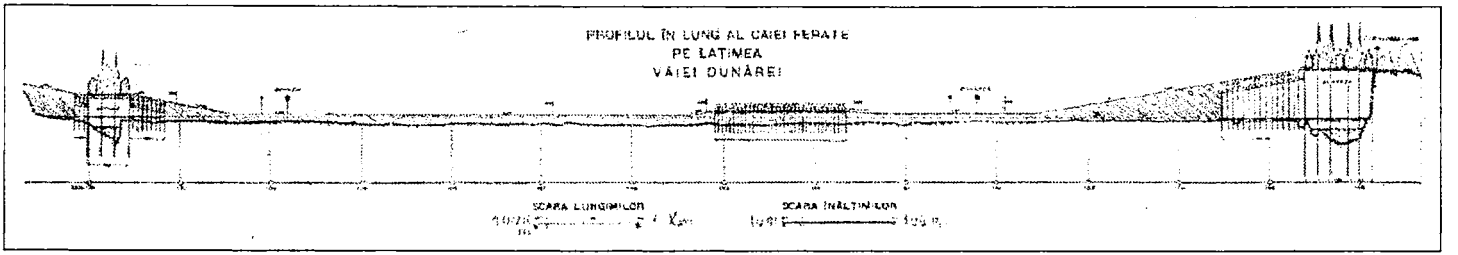


Fig. 8. Profilul longitudinal al liniei ferate care a traversat balta Ialomiței, cu podul peste balta Iezer

Podul construit peste balta Iezer s-a aflat în funcțiune până la 31 decembrie 1969.

După îndiguirea și desecarea sectorului podurilor din balta Ialomiței, podul Iezer a rămas pe uscat.

Direcția generală CFR a construit o variantă de evitare a podului Iezer cu coborâre de pe fostul rambleu, printr-o linie ferată construită pe un rambleu de pământ cu H = de cca 3 – 4 m paralel cu podul, în partea de nord a traseului liniei ferate între Halta Dunărea și Halta Borcea. După terminarea linei de evitare podul a fost abandonat în anul 1969.

Cele 34 de grinzi cu deschiderea de 42,50 m au rămas pe pilele originale în vederea refolosirii lor. Proiectantul liniilor ferate din România IPCF le-a avut în vedere pentru demontarea și reamplasarea acestor grinzi la alte construcții și traversări de râuri din țară. Primele grinzi au fost demontate și remontate astfel, două peste râul Casimcea în Cariera Sitorman și două peste podul de supratraversare a intrării în portul Constanța de la poarta 6.

EMBLEMA PODURILOR DE PESTE DUNĂRE ÎN CARTOFILIE

C.p.i. aflate în vânzare pe Internet cu prețuri între 5 – 35 Euro

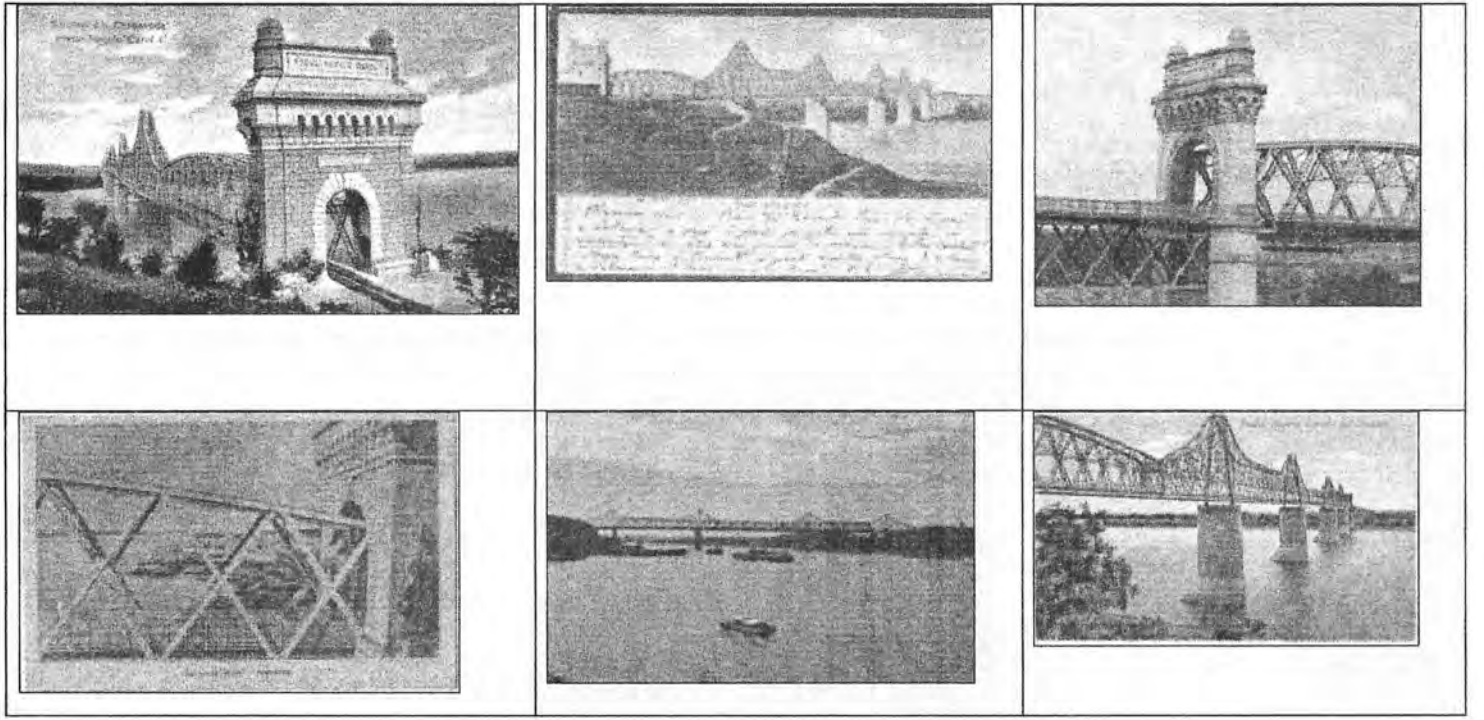


Fig. 9. C.p.i. circulate până la construcția podului nou

DINAMITAREA PODULUI DE PESTE DUNĂRE

Mai întâi podul de la Iezer la 12 octombrie 1916

Statul Major General al Armatei Române analizând situația frontului din Dobrogea de sud, a constatat că forțele agresoare dispuneau de efective duble față de cele românești. Ca urmare s-a luat hotărârea ca unele deschideri ale podului să fie distruse, pentru ca să se poată întrerupe circulația trenurilor peste pod. S-a insistat ca distrugerea să producă pagube minime, pentru ca refacerea podului după război să fie puțin costisitoare, indicându-se chiar dinamitarea podului de peste balta Iezer.

Nu dispunem de suficiente informații dar se crede că s-a încercat distrugerea podului mare. Din povestirile vremii se spune să explozia nu a reușit din cauza întreruperii unei legături la un fitil Bickford.

Părerea noastră este că aceste relatări sunt simple fabulații. Un asemenea pod nu era distrus în război nici de dușmanii României.

Dispoziția de distrugere transmisă corpului de Geniu – Pionieri ai garnizoanei București de la Leu, a fost îndeplinită în ziua de 12 octombrie 1916. Două grinzi cu zăbrele tip Gerber ale podului au fost minate și dinamitate. Grinzile au fost prăbușite în apele lacului Iezer, dar expertiza comisiei de constatare a distrugerii a stabilit că a fost o dinamitare nereușită. Cele două grinzi prăbușite puteau să fie consolidate cu un pod provizoriu din lemn de către Armata germană în câteva săptămâni.

Printr-o telegramă adresată lui Anghel Saligny la acea vreme Ministrul înzestrării armatei, generalul Scarlat Panaitescu comandantul geniștilor i-a solicitat de urgență colaborarea în vederea distrugerii podului de peste Borcea. Anghel Saligny l-a convocat la minister pe bătrânul inginer Iosif Capriel, om de peste 70 de ani care participase la construcția podului Borcea și l-a delegat la pod în vederea stabilirii grinzilor podului care urmau să fie dinamitate. Admirativ, în telegramă generalul scria: „ (...) am constatat că datele din regulamentele militare cu privire la distrugerea operelor de artă, nu se pot aplica grandioasei opere ce ați făurit acum 20 de ani".

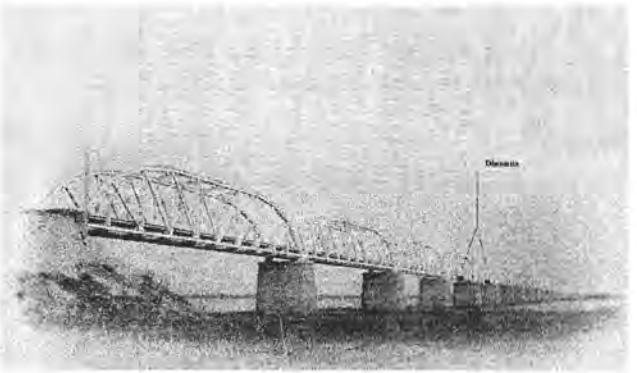


Fig. 10. Minarea podului Iezer

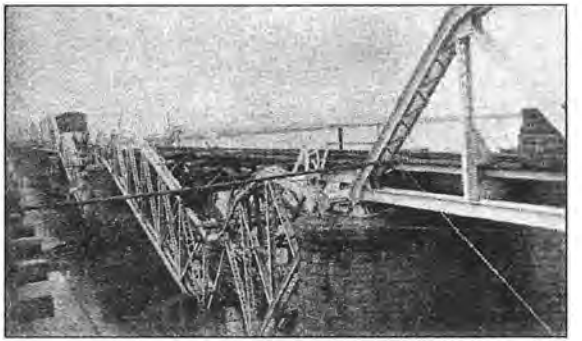


Fig. 11. O explozie nereuşită (Helmut Kulhanek, Germania)

A urmat podul peste braţul Borcea la 16 octombrie 1916

Minările au fost făcute de către pionerii români sub coordonarea ing. Iosif Capriel în punctele vulnerabile ale podului, astfel că cele trei deschideri ale grinzilor principale au cedat şi s-au prăbuşit în Dunăre. Au cedat mai întâi articulaţiile grinzilor Gerber mal stâng şi mal drept din legătura cu consolele grinzii principale. Mai dificilă a fost ruperea grinzii principale de 140 m, care a cedat la mijloc.

Imaginile celor două grinzi distruse extrase dintr-o carte germană au fost făcute de un fotoreporter neamţ la 22 februarie 1917.

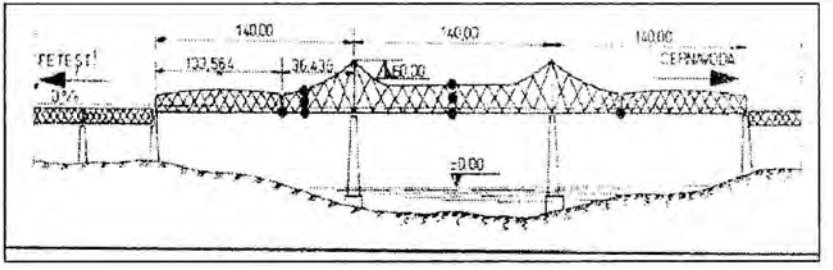
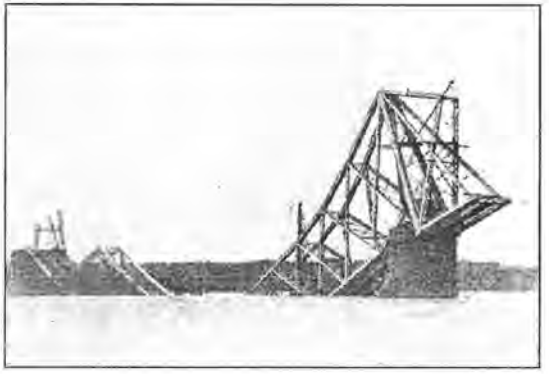


Fig. 12. Minarea podului Borcea



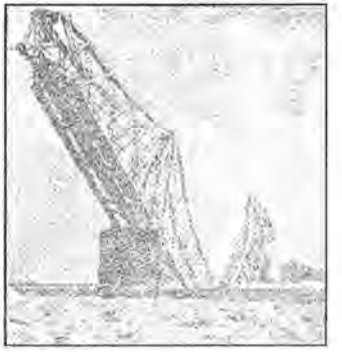


Fig. 13. a,b, Rezultatele exploziei pe cele două maluri

RANFLUAREA PODURILOR DISTRUSE

Oarecum explicabil, următoarele două fotografii nu sunt cunoscute în România

O serie de c.p.i. sau fotografii private germane necirculate în România până în prezent, completează informațiile care sunt lipsă din cartofilia românească în cei doi ani de ocupație germană a zonei podurilor de la Cernavodă.

Faptul că trupele germane nu au întâmpinat la cele trei poduri nici o rezistență sau atacuri din partea Armatei române în intervalul 1917 – 1918, le-a permis să se ocupe de ranfluarea materialului metalic căzut în albia brațului Borcea sau în apele lacului Iezer.

Tot materialul metalic ranfluat a fost recuperat şi inventariat în vederea reflosirii la reconstrucția podului. Nu avem informații despre o eventuală comandă de furnituri metalice, care să înlocuiască materialele avariate prin explozie sau deteriorate la ranfluare. Grinda Gerber de 103,50 m de pe malul drept care s-a desprins la explozie din articulație, a căzut în apă s-a răsturnat şi nu a mai fost recuperată nici de nemți nici după aceia de constructorii care au refăcut podul. Nu cunoaştem ce s-a petrecut cu ea, dar presupunem că doar o mică parte a putut să fie recuperată din fluviu.

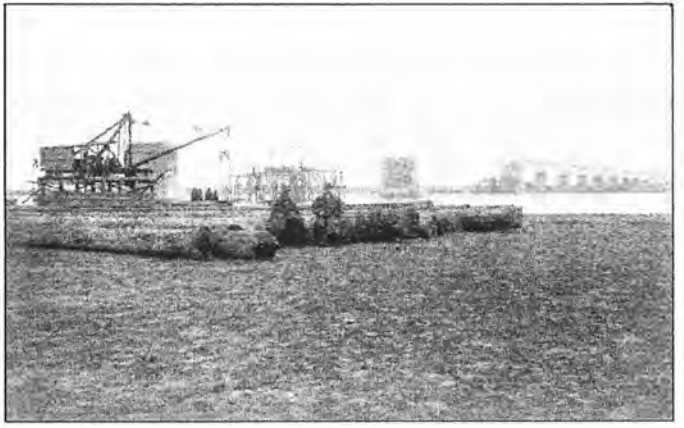


Fig. 14. Doi ofițeri nemți la o țigară după ce grinzile au fost ranfluate
(Helmut Kulhanek, Germania)

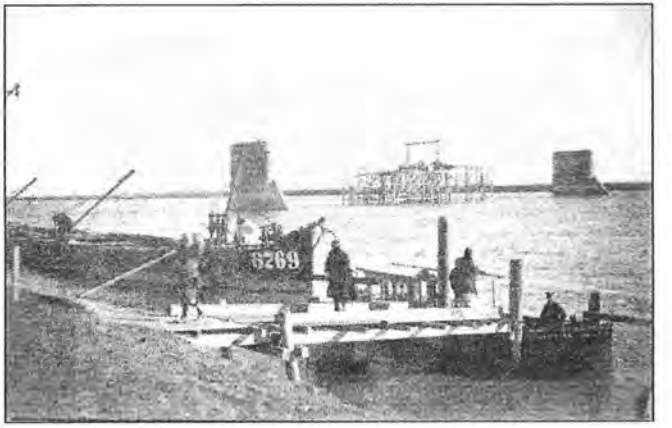
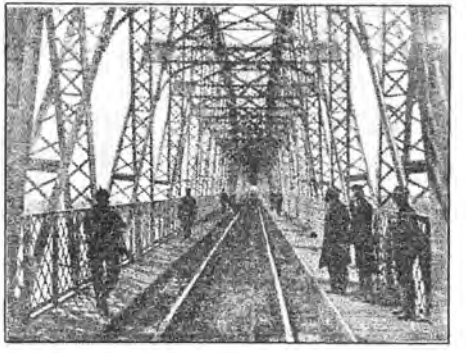


Fig. 15. Eşafodajul folosit la ranfluare şi debarcaderul portiței
(Helmut Kulhanek, Germania)

În timpul ocupației germane 1917 - 1918

6 fotografii care au circulat în presa Germană. Copiate ele au fost aduse după război şi în România.



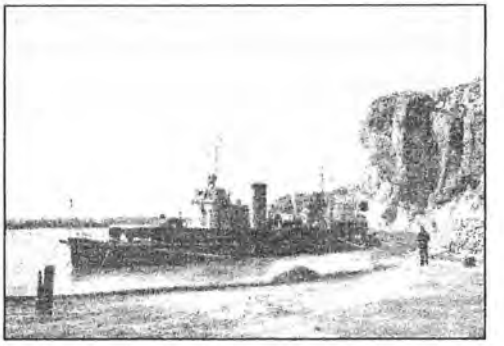


Fig. 16. a, b, c, d. Militari germani la lucrări în jurul podului de la Cernavodă

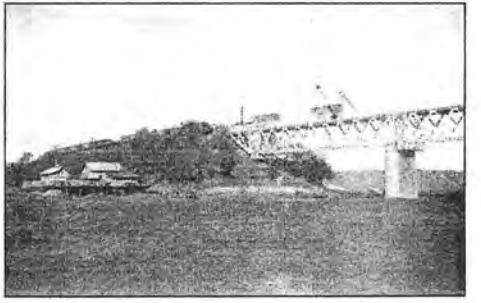


Fig. 17. Vederea din aval a podului şi culeea mal stâng

Distrugerea podului de peste Borcea a întrerupt circulaţia trenurilor de pasageri dintre Berlin şi Istanbul, pentru călătorii din Europa Centrală care doreau să facă turism chiar şi în timp de război. Pentru aceste trenuri s-a construit special la Giurgiu şi la Rusciuc puncte de îmbarcare-debarcare la un feribot pentru calea ferată, adus apecial de la Viena.

La Feteşti, după ce s-a reparat podul Iezer, s-a început transportul de călători şi mărfuri spre portul Constanţa, prin transbordarea călătorilor pe un pod de pontoane. La Feteşti a mai fost adus un ferry boat care nu a mai fost pus în funcţiune de către nemţi.

În timpul ocupaţiei germane lucrările de refacere a podului Iezer şi de reprafii a podului de la Cernavodă, au fost executate de uzina din Augsburg a concernului german M.A.N.

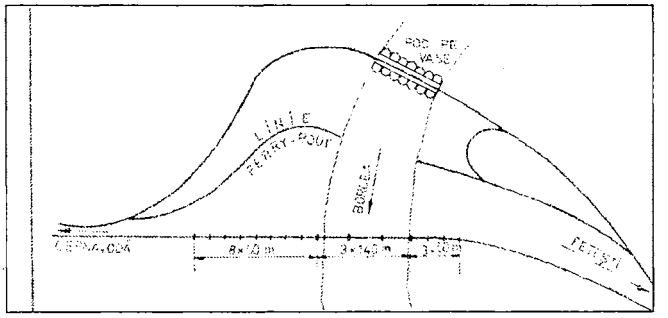


Fig. 18. Varianta traversării provizorii cu transbordare

REFACEREA PODULUI DISTRUS

După război, pentru restabilirea completă a circulaţiei a fost nevoie să se construiască o nouă suprastructură a podului Borcea. Piesele ranfluate ale vechii suprastructuri nu au mai fost folosite. S-a preferat o suprastructură nouă.

Proiectarea noii suprastructuri a fost elaborată de Direcţia de Poduri a CFR sub conducerea inginerului Constantin Cristea.

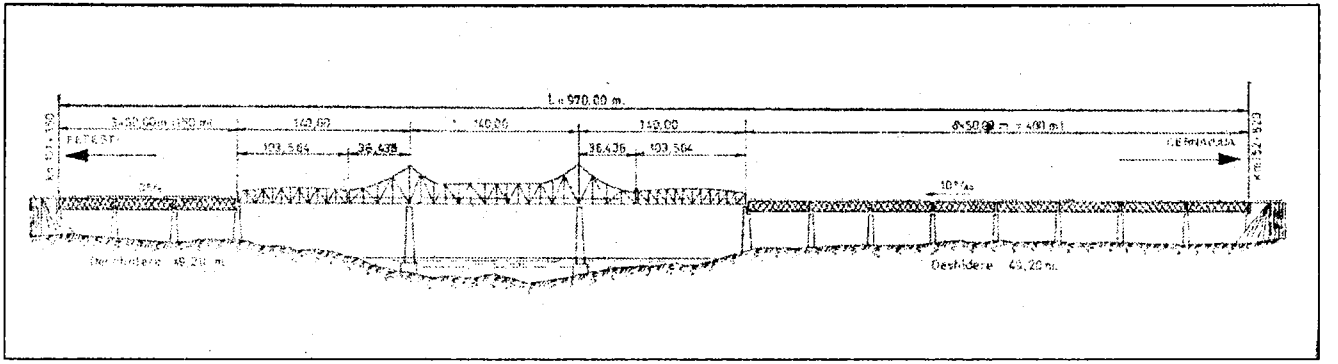


Fig. 19. Schema statică a podului Borcea reconstruit după război

În cadrul despăgubirilor de război s-a primit în 1919 din Ungaria trei tabliere semiparabolice cu o lungime de 101,75 m, care au fost luate în calcul la proiectul de refacere a podului Borcea. Două dintre aceste grinzi folosite la pod au modificat lungimea consolelor grinzii principale. Vechea grindă avea lungimea de 90 m iar consolele de 50 m. Cum grinda principală a păstrat deschiderea de 140 m obigatorie dintre pilele din albie, nu rămânea decât modificarea consolelor laterale. Uzinarea grinzii principale şi montarea noilor suprastructuri a fost asigurată de Uzinele Reşiţa.

Reconstrucţia podului Borcea s-a terminat la 22 decembrie 1921, zi în care întregul ansamblu de poduri a fost dat în circulaţie.

* * *

III. 17. NOILE CONSTRUCTII DE PODURI DUNARENE DINTRE FETESTI – CERNAVODA

Cernavoda

Oraşul Cernavoda este situat în judeţul Constanţa pe malul drept al Dunării. Teritoriul aministrativ al oraşului se înscrie în Podişul Dobrogei în zona de confluienţă a fluviului Dunărea cu axul Canalului Dunăre – Marea Neagră care a ocupat după terminarea construcţiei sale în anul 1984, fosta Vale Carasu. Adiacente fostei văi Carasu s-au aflat şi văile Ţibrinu şi Siliştea, ambele canalizate în canal. Teritoriul se desfăşoară în lungul fluvliului spre aval pe o distanţă de 8 km. Relieful are o mare diversitate, alternându-se dealuri de înălţimi dimensiuni şi forme diferite cu văi sinuoase, pante neuniforme sau versanţi abrupţi în amonte şi zone împădurite.

Cernavoda în anul 1863

Cercetările arheologice au scos la iveală la 4 km sud de oraş ruinele cetăţii Axiopolis în vecinătatea căreia se găsesc ruinele Valului de piatră (Valul lui Traian) şi cavoul palocreştin din sec. VI – VII a.Chr. Pe dealul Sofia din zona Portului nou se găsesc situri arheologice din neoloti, epoca bronzului.

Ansambluri de arhitectură din sec. XIX – XX sunt Podul Anghel Saligny cu statuia din bronz a Dorobanţului, clădirea Corpului de gardă a podurilor.

Preambul

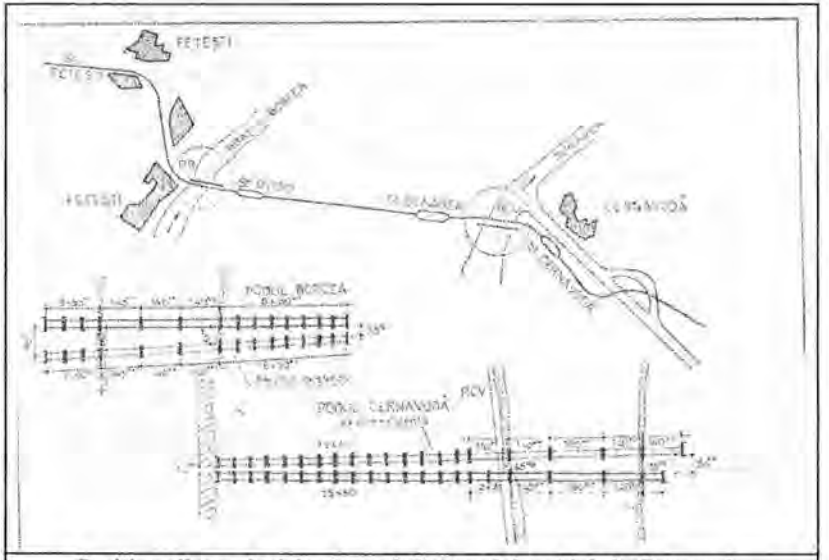
Podurile de peste Dunăre fiind construcţii noi cu date şi carcateristici tehnice deosebite, pentru descrierea lor, documentarea noastră ar fi necesitat o lungă perioadă de timp. Publicarea celor mai importante elemente tehnice interesante în economia volumului nostru, avea nevoie de aprofundarea unei vaste literaturi de specialitate, care nu ne-ar fi fost imediat la îndemână. Cu recunoştinţă şi cu mulţumirile de rigoare, ne permitem să folosim parţial, cu comentariile noastre, caracteristici tehnice şi date tehnologice publicate deja, în lucrarea unor specialişti de marcă ai construcţiilor de poduri din România. Volumul

cu caracter monografic al inginerilor Dumitru Iordănescu şi Constantin Georgescu este intitulat *Construcţii pentru Transporturi în România* şi a fost publicat în editura CCCF Bucureşti în două volume în anul 1986.

După aproape 90 de ani, de la punerea în funcţiune a podurilor de peste Dunăre construite de Anghel Saligny, dezvoltarea economiei româneşti şi în mod deosebit a ramurei industriale a ţării, la care s-a adăugat o intensificare a ritmului schimburilor internaţionale şi de tranzit, a condus la o sporire a volumului de importuri şi exporturi ce se derulează prin portul Constanţa.

În aceste împrejurări, traficul feroviar pe magistrala de cale ferată Bucureşti - Constanţa a cunoscut un ritm de creştere mai mare decât media pe ţară şi a necesitat sporiri de capacităţi de circulaţie, în vederea preluării lui. La început, s-a dublat întreaga linie ferată de la Bucureşti la Constanţa, în afară de 5,1 km în zona vechilor poduri de peste Borcea şi Dunăre.

Volumele de trafic angajate au fost preluate imediat de linia ferată dublată, încât din 1970 magistrala Bucureşti - Constanţa a început să fie solicitată la limita capacităţii sale, singura măsură posibilă de luat în vederea obţinerii unui volum sporit de trafic, fiind dublarea podurilor dunărene.



Poziţia noilor poduri dunărene faţă de podul vechi de la Cernavoda

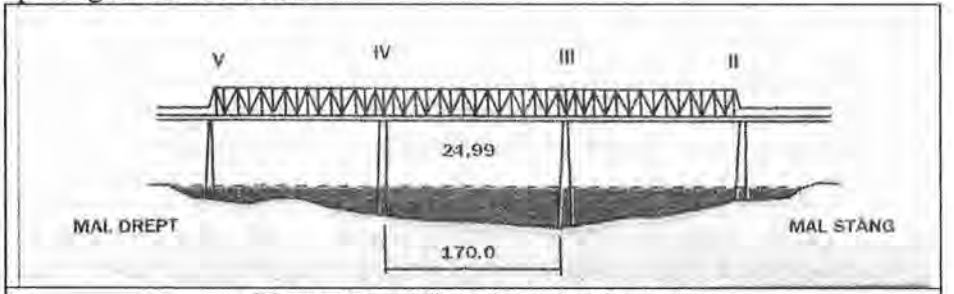
Studiile efectuate anterior pentru construirea noilor poduri peste Dunăre, puseseră în evidență gradul de oboseală a suprastructurii, în care convoaiele de trenuri ale ultimilor 20 de ani de exploatare, începând cu anii 1960 - 1965, atinseseră rezistențele admisibile de calcul. Consolidările făcute la vechile poduri între anii 1963 – 1967 sporiseră portanța construcțiilor până la limita convoaielor, dar se prelimina o creștere a portanței pe osia vagonului cu o viteză de circulație sporită, care nu mai putea să fie preluată de structura podurilor lui Anghel Saligny, fără severe restricții de circulație, implicit cu o reducere a capacității de trafic.

De aceea s-a decis la nivelul conducerii statului, construirea noilor poduri peste Dunăre cu linie ferată dublă, dimensionate la traficul de perspectivă. Studiile de trafic au avut în vedere pe lângă traficul și viteza convoaielor rezolvate prin dublarea liniei, cât în special perspectiva creșterii portanței pe osie a vagonului.

În paralel cu studiul traficului pe linia ferată s-a reanalizat problema traficului rutier spre Dobrogea și spre Constanța, în contextul autostrăzii transeuropene Nord - Sud. S-a constatat că amplasarea autostrăzii pe un culoar comun cu linia ferată, ar reduce distanța de la București la Constanța cu 42 km față de vechiul traseu de pe DN 2A de peste podul de la Giurgeni - Vadu Oii.

S-a ales soluția cea mai rațională de realizare a unei legături rutiere spre litoralul românesc peste noile poduri dintre Fetești - Cernavodă.

Având în vedere noile soluții constructive de pod pentru linia de cale ferată și pentru șosea, amplasamentul podului nou a fost stabilit în imediata apropiere a podurilor vechi, în amonte, cu realizarea unor racorduri scurte cu linia principală fără prelungiri inutile de trasee.



Schema cinematică a noilor poduri dunărene

Studiile de amplasament a noilor poduri au fost elaborate de colectivele de ingineri de la Institutul de Cercetări Hidrotehnice din Bucureşti, conduse de prof. dr. ing. Simion Hâncu.

Pentru albia minoră soluţiile analizate au folosit deschiderile şi înălţimea vechiului pod al lui Anghel Saligny (condiţii impuse de Comisia Dunării), cu toate că în acest caz, gabaritul liber pe sub pod şi care forma principala problemă a navigaţiei pe Dunăre, era forma o condiţie depăşită. Se cunoştea faptul că pe la mijlocul secolului XX, condiţiile hidrologice locale fuseseră schimbate în amonte de viitorul pod, după de salba de lacuri din zonele Greaca, Suhaia şi Călăraşi fuseseră desecate, iar în aval, Balta Brăilei fusese desecată integral şi redată agriculturii. În acest caz s-ar fi impus alte condiţii şi termene care ar fi tergiversat lucrarea.

La fel şi albia majoră a Dunării fusese radical redusă prin îndiguiri, care au fost avute în vedere.

Singura condiţie rămasă pentru înălţimea podului, a fost cota înaltă a malului dobrogean al Dunării, la care podul trebuia să se racordeze la fostul nivel al liniei ferate.

2. 1. Proiectele noilor poduri dunărene

Pe Dunăre, până în aval de Sava, la Belgrad, majoritatea podurilor construite între timp, au avut în vedere cotele naturale ale reliefului şi albia minoră a fluviului, în aceste cazuri albia minoră se confunda cu mici toleranţe cu albia majoră a Dunării. Erau probleme curente ca la orice pod obişnuit.

Pe sectorul Dunării româneşti, de la Podul Prieteniei dintre Giurgiu şi Ruse pe malul bulgăresc, din anii 1955, nu se mai construise un pod care să traverseze fluviul pe întreaga lăţime din albia majoră.

Ministerul Transporturilor, preluase din 1948 toate atribuţiunile fostului MLP desfiinţat. Noul minister avea în organigrama dezvoltată pe baza structurilor comuniste, tot ceea ce avusese vechiul minister în atribuţiuni, de la fostul Consiliu Tehnic cu noua denumire de Direcţie Generală a Construcţiilor, DGC; DGAC; sau alte denumiri şi de aici mai multe organisme subordonate, cu atribuţiuni în proiectarea, construirea şi urmărirea pe parcursul execuţiei a majorităţii investiţiilor programate: Poduri, porturi şi regularizări pentru navigaţie, drumuri şi piste de aeroporturi.

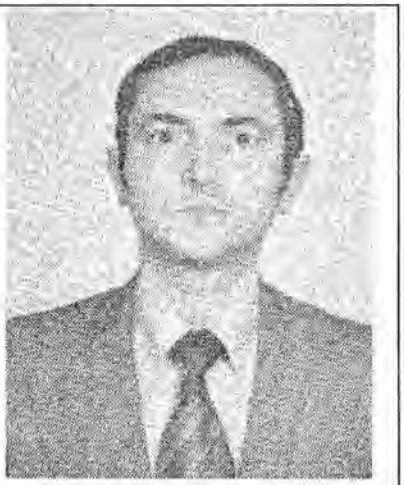
Importante pentru noua direcţie centralizată a construcţiilor şi a marilor investiţii, după noul sistem copiat de la sovietici, au fost Institutele de Cercetare şi de Proiectare ale ministerului, denumite de data asta după natura învestiţiilor : Institutul de Proiectări Căi Ferate, IPCF; Institutul de Proiectări Transporturi Auto Navale şi Aeriene, IPTANA; Institut de Cercetări, ICPTT; Institut de Tehnică de Calcul s. a. Toate cu sediul în Bucureşti.

a) Cercetarea şi Proiectarea

În cadrul IPCF, s-a înfiinţat un atelier special constituit pentru proiectarea acestor importante poduri. În colectivul noului atelier, au intrat ingineri care vreme de aproape zece ani studiaseră şi lucraseră pentru întocmrea documentaţiei tehnice necesare ansamblului de Poduri Dunărene, pentru autostrada prin Balta Ialomiţei şi alte construcţii pentru transporturi dar şi pentru construcţiile de regularizare a malurilor fluviului în sectorul propus pentru amplasare.

Ing. Ion Baicu
(n. 1914)

Ing. Ion Baicu (1914- 1994)
Ministrul Transporturilor



Prof. Dr. Ing. Dragoş Teodorescu
Seful Proiectului de Poduri Dunărene

Colectivul de ingineri a fost condus de dr. ing. Dragoş Teodorescu.

Complexitatea problemelor pe care colectivul Atelierului de proiectare şi cercetare le-a avut de rezolvat, sistemul colectiv de asumare a responsabilităţilor încurajate de organigrama comunistă, fac ca noul ansamblu de poduri să nu fie atribuit unui singur inginer ca în cazul lui Anghel Saligny. De aici, difuziunea atribuţiilor care au fost repartizate între inginerii proiectanţi, şeful de atelier, consilierii angajaţi cu responsabilităţi în proiectare şi profesorii specialişti chemaţi să acorde girul lor proiectelor elaborate, fac ca această mare investiţie să devină o operă colectivă. Nu este nimic rău în asta, dar dispare

elementul original al numelui autorului de construcţie. Niciodată şi nimeni nu va putea de aici în colo să atribue o asemenea construcţie unui singur autor. Situaţia se va repeta ori de câte ori, un şef de proiect complex, va revendica dreptul de autor. În acest caz ar fi normal să consemnăm numele şefului de proiect complex. Aici intervine şi complicatele drepturi ierarhice ale inginerilor de la primul inginer stagiar (ordinar) din colectiv mergând pe scara ierarhică până la Ministrul Transporturilor, care atuci era Ion Baicu.

Mai mult, faţă de complexitatea construcţiei şi a tehnologiilor moderne adoptate, au fost atrase şi alte instituţii de stat, din Bucureşti şi din ţară, cu atribuţii în cercetare şi proiectare.

La elaborarea proiectelor de execuţie a noilor poduri, au contruibuit :

- Ing. Anghel Stănescu pentru concepţia generală;
- Ing. Nicolae Donescu pentru infrastructură;
- Profesorii emeriţi Gheorghe Călin şi Emil Bota, pentru ansamblul suprastructurii;
- Acad. prof. dr. ing. Dan Mateescu şi prof. dr. ing. Andrei Caracostea, pentru toate îmbinările sudate;
- Ing. Simion Sfarti şi Petre Călinescu pentru suprastructurile deschiderilor principale;
- Institutul de Construcţii Bucureşti - Facultatea de Poduri, a proiectat suprastructura viaductelor de la Dunăre şi de peste Borcea;
- ISCIF Bucureşti a studiat şi a dat soluţii de scurgei hidraulice;
- ICPTT Bucureşti a dat soluţii tehnice pentru fundaţiile pe coloane;
- ISIM Timişoara şi ICIM Bucureşti au studiat soluţii pentru sudurile şi materialul metalic la poduri;

Acestui mare colectiv de specialişti români, le este atribuită paternitatea concepţiei şi proiectarea Podurilor de peste Dunăre.

b) Furnizorii de tabliere şi confecţii metalice

- Şantierul Naval Galaţi şi IPMPB Moreni au livrat tablierele pentru podurile principale peste Borcea şi respectiv peste Dunăre;
- IPMPB Piteşti şi ICM Bocşa au uzinat tablierele metalice ale viaductelor peste Borcea, respectiv peste Dunăre;

c) Constructorul podurilor

Pentru execuţia infrastructurilor podurilor a fost înfiinţată o unitate specială, Grupul de Şantiere Poduri Dunărene (GSPD) Feteşti, unitate în componenţa Centralei de Construcţii Căi Ferate (CCCF), de la Bucureşti. Grupul de şantiere a fost condus de inginerii Nicuşor Constantinescu (director) şi Boris Poenaru, împreună cu Constantin Safta (ingineri şefi). Complexitatea construcţiei şi întinderea şantierului pe mai mulţi km, la Feteşti şi la Cernavodă, în Balta Ialomiţei, în amonte de

la Călăraşi şi în aval până la Hârşova, a avut nevoie de atragerea unor cadre tehnice inginereşti şi de navigaţie, cu experienţă, câştigată la alte construcţii asemănătoare. Ei au fost : Alexandru Colonici, Alecu Popciu, Ion Barbu, Gheorghe Pârvan, Costel Asie, Constantin Bobâlcă ingineri; comandant instructor George Dudu, comandanţii de nave Ion Gavrilă şi Gheorghe Ţepeluş.

Suprastrutura podurilor a fost realizată de Şantierul Montaje Feteşti, condus de inginerul Emanoil Iacob, iar tablierele viaductelor dunărene a fost executată de Grupul de Şantiere 5 Basarabi din cadrul Centralei Canal Dunăre Marea Neagră, condus de ing. Gheorghe Popescu.

d) Inaugurarea podului

Construcţia podului peste Borcea a început în trimestrul II din anul 1977, iar a podului peste Dunăre în trimestrul III 1978.

Inaugurarea podului s-a făcut în prezenţa lui Nicolae Ceauşescu, Secretarul general al PCR şi Preşedintele României, a unor membrii din Guvern, a majorităţii specialiştilor care au contribuit la construcţie şi a unui numeros public.

Panglica inaugurală s-a tăiată în cinstea zilei de 23 august 1986.

2. 2. Caracteristicile tehnice principale ale noilor poduri de peste Dunăre

a) Fundaţii indirecte

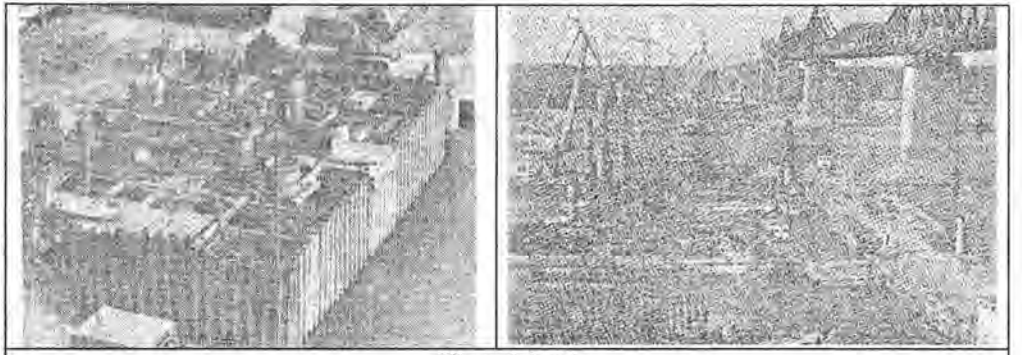
Tehnologiile moderne de executare a fundaţiilor folosind tipuri noi utilaje performante, au impus înlocuirea vechilor tehnologii de fundaţii directe rezemate pe structuri solide de sol săpate în chesoane închise sub aer comprimat, prin soluţii de fundaţii indirecte realizate pe coloane din beton armat, forate la adâncimi calculate, care să transmită prin frecare terenului din jurul coloanelor, întreaga încărcătură statică şi dinamică a podurilor. Acest tip de piloţi mai groşi (1,0 – 2,0 m) nu sunt calculaţi ca să transmită prin rezemare pe vârf încărcătura podului.

La pilele amplasate în albia majoră din zona inundabilă din Balta Ialomiţei, sau la pilele viaductelor, s-a ales soluţia de forare şi betonare a coloanelor grupate în cuiburi de coloane verticale sau înclinate. Ele au fost forate cu instalaţii de tip Benotto cu diametrul coloanei de 1,08 m, la care tubul metalic în care se face forajul, este extras după ce armătura coloanei şi betonarea a fost executată pe tronsoane de înălţime.

Studiile geotehnice efectuate au evidenţiat subsoluri adânci formate din marne calcaroase la podul peste Borcea şi din calcar la podul peste Dunăre.

La pilele din albia minoră a fluviului, adică acolo unde apa se scurge permanent, iar subsolul are aproximativ aceleaşi caracteristici, poate să fie supus spălării sau afuierii cu aluviuni, s-a ales soluţia de introducere a coloanelor prin vibrare. Coloanele metalice nerecuperabile cu un diametru de 2,0 m sudate în tronsoane de 10 m lungime, au avut montate pe juguri

deasupra lor, vibroînfigătoare puternice cu masa perturbatoare de 18 t. Pe măsură ce tronsonul se afunda în subsol, se începea săparea terenului din interiorul tubului metalic cu ajutorul greiferelor sau al sapelor rotative. Operațiunea se repeta de fiecare dată, pentru a se reduce frecarea la înaintare cel puțin din interiorul coloanei. În momentul când coloana a atins adâncimea proiectată de 30 - 40 m, în funcție de poziție coloanei în grup și de direcția ei, înclinată de 1 : 7, sau verticală, se curăță și poate să înceapă montarea armăturii coloanei și betonarea neîntreruptă până la suprafață. Carcasa de armătură a coloanei prefabricată în ateliere specializate, construiă din oțel beton PC 60, a avut prevăzute tuburi metalice pentru injectarea betonului până la nivelul de jos, țevi metalica care au rămas înglobate și umplute cu beton. **(Fig. 9. 13)**.



Pila mal drept

Întregul cuib de coloane al unei pile, a fost bătut dintr-o incintă uscată executată într-un batardou construit din palplanșe metalice recuperabile. În funcție de poziția pilelor, pilele - albie și pilele - mal, s-au ales soluții de realizare a radierului pilelor în capul fiecărui grup de coloane.

Radierul general de la baza fiecărei pile s-a realizat pe albia fluviului la cota proiectată, în chesoane radier metalice uzinate la Șantierul Naval Galați, în fundul radierului fiind prevăzute goluri care corespund capătului fiecărei coloane bătute în fundație. Chesoanele radier au fost aduse prin plutire de la Galați. Problema cea mai dificilă a fost lestarea acestor chesoane radier, chiar deasupra grupului de coloane bătute. De aici s-a început apoi, montarea subansamblelor radierului din cofraje metalice sau din caloți din lemn, unele recuperabile altele pierdute; s-a continuat cu montarea carcaselor de armătură pe toată înălțimea radierului și apoi betonarea până la cota proiectată.

Spre deosebire de pilele - mal, normale, pilele - albie au avut nevoie de un radier înalt, datorită lamei mari de apă la nivelele extraordinare ale fluviului de la inundații, care au fost de 18,74 m la podul Borcea şi de 17,24 m la podul peste Dunăre.

Durata de execuție a fundației unei pile inclusiv a unui cheson radier, a fost în medie de 6 luni de zile. Au fost în total, câte patru asemenea pile pentru fiecare pod.

Singură culeea mal de la Cernavodă, a profitat de fundația calcaroasă a dealului omonim şi s-a executat după o altă tehnologie.

b) Pilele podurilor

Elevațiile podurilor principale s-au realizat la fața văzută din moloane de granit de Măcin iar interiorul din beton masiv. Moloanele de piatră cipolită în cariera de la Turcoaia în grosime de 30 - 50 cm, sunt dispuse într-o primă fază pe conturul exterior al pilei şi aranjate cu precizie, calate, ancorate şi etanşate la rosturi, în grupuri de 3 - 7 rânduri. În faza doua, se armează interiorul pilei cu carcase dimensionate constructiv, după care se betonează pe înălțime. Operațiunea se reia cu acelaş pas de montare a moloanelor, până la cota superioară a pilei.

Elevațiile viaductelor au fost executate din beton aparent turnat cu față văzută, în cofraje autoportante, dimensionate pentru a se asigura o turnare neîntreruptă a betonului. Astfel s-au evitat după decofrare rosturile şi segregările de beton, care pe lângă aspectul lor neplăcut, creiază o zonă de alterare a interiorului masei de beton. În prealabil agregatele folosite la turnare au fost spălate şi urmărite în fabrica de preperare continuă a betonului, cu rețete orare ale laboratorului de şantier.

În zona de variație a nivelurilor Dunării la inundații sau la ape joase, toate pilele podurilor au fost prevăzute cu avanbec şi arierbec, la podul Borcea pe înălțimi deasupra radierelor de 4 - 8 m, iar la podul peste Dunăre de 8 - 10 m.

c) Suprastructura

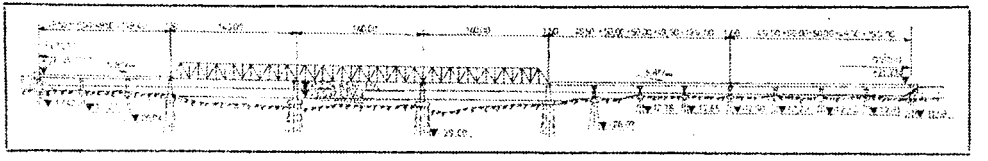
Podurile au fost dimensionate pentru cale ferată dublă.

Tablierele metalice ale viaductelor proiectate cu linia ferată pe talpa superioară, sunt realizate din grinzi continui cu inima plină şi înălțime constantă pe toată lungimea unei grinzi. Din cauza circulației trenului doar pe o singură linie, apar în grindă eforturi de torsiune motiv pentru care grinda s-a uzinat în casete, care asigură rigiditatea grinzii la torsiune, transport şi montaj. Casetele au fost executate din tole de tablă din oțel superior tip OCS - 52 şi OL - 52, lungimea uzinată a unui tronson transportat fiind de 12 - 26 m.

Îmbinările pe şantier ale grinzilor au fost realizate prin sudură cu electrozi speciali livrați de la Fabrica din Buzău, iar la îmbinările niturite la tolele din OL - 52, s-au folosit nituri fabricate pe şanier la forje din bare de oțel OL - 44 - BD, în condițiile caietului de sarcini. Toate îmbinările sudate sau nituite au primit un certificat de calitate, obținut prin prin fotografie sub raze X.

d) Suprastructura viaductelor şi a podului peste Borcea

Peste Borcea, suprastructura podului este un tablier metalic continuu de 3 x 140 m, încadrat de viaducte de acces pentru calea ferată şi pentru şosea, fiecare pentru un sens cu două benzi de circulaţie. Viaductul de cale ferată de pe malul stâng este un tablier continu cu trei deschideri: 49,50 + 50, 00 + 49,50 m, iar cel de pe malul drept este alcătuit din două tabliere continue, cu câte patru deschideri: 49,50 + 50,00 + 50,00 + 49,50 m. Podul Borcea împreună cu viaductele măsoară 970 m lungime şi este în aliniament, cu o pantă continuă spre Cernavodă de 5,8 ‰.

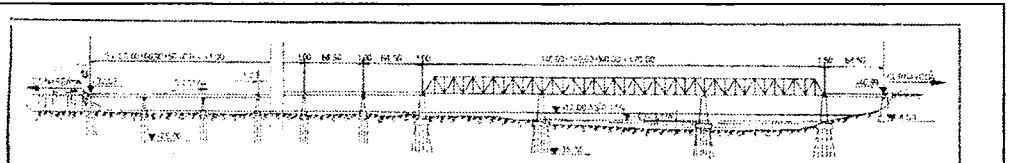


Schema viaductelor de acces şi a podului peste braţul Borcea

Viaductele rutiere de la podul Borcea care coboară pe autostradă, sunt alcătuite din grinzi de beton armat pretensionat, în lungime de 50 m, fiind cele mai mari construcţii de acest gen din ţară.

e) Suprastructura podului şi viaductelor la podul peste Dunăre

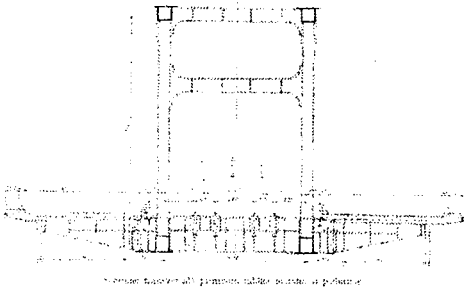
Peste Dunăre, suprastructura pentru calea ferată a fost alcătuită, pentru malul stâng din 17 deschideri pe viaduct care au însumat 1054 m, folosind cinci tipuri de tabliere metalice continue de 60,40 + 60,90 + 60,40 şi două tabliere simplu rezemate de 69,50 m. După acest viaduct urmează podul principal care este comun cu cel pentru şosea, realizat din trei deschideri continue de 140,00 + 190,00 + 140,00 m, care se termină pe culeea mal drept cu o deschidere de 69,50 m.



Schema viaductelor de acces şi a podului peste Dunăre

Podul este în aliniament cu rampă continuă spre Cernavodă de 5,25 %o, asigurând un gabarit de navigație pe sub pod de 25 m înălțime la nivelul apelor medii, față de numai 12 m la podul Borcea.

La podul peste Dunăre de la Cernavodă, viaductele rutiere au deschideri identice cu cele de cale ferată şi au suprastructura alcătuită din grinzi metalice cu inimă plină în conlucrare cu dale din beton armat pretensionate, prefabricate.



Cele două fire ale autostrăzii din Balta Ialomiței, trec pe sub viaductele podului existent şi ale podului nou, cu axul în curbă, pentru a se înscrie separat pe consolele rutiere laterale ale podului principal, dreapta, stânga.

Grinzile principale ale podului sunt grinzi cu zăbrele cu tălpi paralele, cu calea jos, având zăbrelele dispuse în sistem triunghiular cu montanți înalți de 17 m şi cu panouri de 10 m.

Liniile ferate pe pod sunt aşezate la partea inferioară între grinzile principale, rezemând pe lonjeroni distincți pentru fiecare cale cu prindere directă fără traverse. Asamblarea îmbinărilor pe şantier s-a făcut cu nituri şi şuruburi de înaltă rezistență.

***

Cele două poduri şi autostrada paralelă cu vedere spre Cernavoda

* * *

III.18. Plicuri ocazionale circulate pe la Constanța și în Dobrogea

Plicuri și Ștampile ocazionale realizate de ing. Gabriel Mărgineanu

	Constanța la 04.10.2010 150 de ani de la inaugurare Linia ferată Cernavoda – Constanța
Cernavoda la 21.11.1987 Inaugurarea noilor poduri de peste Dunăre	
	Mamaia la 05.10.2005 100 de ani de la inaugurare Liniei ferate Constanța – Mamaia
Portul Constanța la 14.11.2005 Prima sosire la Constanța a trenului „Ostende – Constantza – Constantinopole Express”	

Stârșitul Părții a III -a

PARTEA A IV-a

ANTROPOLOGIE

DIN VIAȚA DOBROGENILOR
(Vorbe, locuri și fapte inventate)

IVRINEZU

Englejii (!), oameni cu cap, deschiseseră o carieră de piatră pentru ca să înalțe malurile bălții, pe unde urma să treacă drumul de fier care ducea în lungul apei până la marea din drumul vapoarelor. La carieră mecanic la mașina cu aburi era englezul Irving.

Numele lui *Irving* nu li se potrivea la limbă țăranilor români, așa că i-au spus omului din carieră Ivring, iar satului pe care l-au înființat în jurul carierei, **IVRINEZU**.

*

DESPRE CUVÂNTUL CLOSET

Nică, românul de la Peștera care venea prin anii 1870 cu carul cu boi la trenul cu vagoane, trecea prin fața casei noi, unde avea de lucru acarul sau impegatul, în fine, *englezul* care avea șapcă roșie, veston, fluier și steag.

Casa roșie ca focul zidită după modelul englezesc, era Gara, era și birou și magazie și locuință la etaj și bucătărie în spate la aplecătoare. Avea și apă la jgheabul adăpătorii.

Nică, nu era prost și a văzut că toate ușile gării aveau un rost, numai una, era mereu închisă. Pe ușe era un semn bătut în ținte pe care scria ceva. A scos într-o seară cu briceagul semnul, l-a luat și s-a dus cu el la popă, în satul lui la Peștera, ca să-l citească.

- Băi Nică, acilea scrie o vorbă pe limba lor, d-aia sucită de nu putem s-o spunem, neam. Acilea scrie CLOSED.

Nică, a dus a doua zi semnul și l-a pus la locul de unde-l luase.

Bill englezul, parcă așa-l striga colegul lui, a văzut mișcarea lui Nică și a deschis cu cheia ușa cu pricina. Mirosul înțepător amestecat cu var stins, l-a lămurit imediat care era rostul cabinei.

- Părinte, ușa cu semnul ăla dă în „umblătoarea" lor. Auzi bre! Acolo în cabină stau pe scaun nu stau pe ciuci. De parcă porumbiștea din spatele gării nu le-ar fi deajuns.

- Nică, iar au ăștia o vorbă sucită, a remarcat popa. Hai noi să-i spunem CLOSET. Parcă ne merge mai lesne la limbă. Vezi și dă vorbă prin sat. Să afle și muierile, că de la ele se'ntinde vorba.

Cuvântul closet nu exista în acei ani în nici o altă limbă indo-europeană, nici în cea românească, unde mai apăruse așa din senin la fel ca .... brânză, varză, iepure. Nici

---

[1] Acum zece ani când am publicat primele clasificări Antropologice cu referire la Dobrogea, în Vol. I din *Povestea Farului Genovez*, Ex Ponto, Constanța, 2000-2003, intuitiv am denumit domeniul de clasificare IMAGOLGIE. Astăzi domeniul a devenit știință și a intrat definitiv pe mâna specialiștilor în antropologie, cu o denumire specifică, *Antropologie Lingvistică*, formularea făcută de noi devenind poate desuetă, specifică probabil domeniului vizual, al picturii, fotografierii, sau altor arte grafice, unde termenul este foarte uzitat.

În continuare noi nu ne abandonăm clasificările anterioare. Extindem în jos subdomeniul de clasificare cu specific lingvistic: *Lingvistică imagologică* și mai jos: *Lingvistică istorică*.

De acest domeniu ne ocupăm în paginile de față.

profesorul Lazăr Şeineanu nu –l aflase când şi-a scris Dicţionarul mult mai târziu prin 1912.

Se pare că de aici de la gara din Dobrogea, care avea şi apă curentă, pompată din foraj cu maşina cu aburi a lui Irving, a apărut cuvântul closet.

(Dialog imaginar peste 140 de ani).

- Auzi bre, ai dracu' ţăranii ăştia, or avea prioritate lingvistică la fel ca inventatorii.

- Bă Nică (altul), termenul ăsta este un *brend*. Ca frunza lu Madam Udrea. (Fine).

Englezii, în dicţionarele lor de astăzi, reluate probabil după cele vechi, folosesc exclusiv cuvîntul compus - water closet - niciodată singur, closet. Şi cuvântul face referire la robinetul de închidere a apei de la bazin. Până la introducerea în Anglia a apei curente în aceste cabinete, englezii aveau cuvintele: privy, backhouse, lavatory, toilet, latrine.

S-au mai văzut cazuri şi la alţii.

*

În toamna anului 1916, era octombrie, spre seară, trupele germane au ocupat comuna Cobadin din sudul Dobrogei, iar clădirea primăriei care era nou construită, era cea mai chipeşă casă de pe ulita principală. Normal că a fost rechiziţionată de Comandantul trupelor germane pentru mareşalul Mackensen.

Primarul comunei a întâmpinat intrarea trupelor şi s-a prezentat înaintea mareşalului. În câteva cuvinte mareşalul a fost informat despre starea comunei şi despre locuitori, care în marea lor majoritate erau tătari.

Mareşalul a cerut ca locuitorii să respecte disciplina impusă de trupele de ocupaţie şi s-a interesat despre silozul de cereale care se afla în staţia CFR.

Săracul mareşal, om era şi el, avea o zi proastă deoarece avea pântecare.

A întrebat de closet. Primarul s-a scuzat şi a mărturisit că cel mai apropiat closet era la gară, la ceva distanţă. Primăria avea closetul din chirpici în construcţie şi timid a arătat spre porumbiştea din spatele clădirii.

Forţat de nevoile lumeşti, mareşalul a scos centironul, sabia şi pistolul şi s-a îndreptat direct spre locul indicat de primar.

La înapoierea mareşalului, primarul a înţeles după mormăiturile mareşalului cuvântul *cultur*, care are cam acelaşi sens în toate limbile europene.

*

PALAS, STAŢIA CFR

Drumul de fier al englejilor (!) tăia Valurile înalte de pământ, făcute din vremea lui Traian. Unul chiar se chema TROIANUL.

Două dintre valuri se întretăiau în dealul Constanţei, pe acolo pe unde trecea drumul de fier. Acolo, în acel loc, englejii aveau nevoie să se facă o oprire a trenului, la vârful dealului urcat cu greu de locomotivele liniei ferate.

Casa de cărămidă roşie a gării din vârful dealului, avea nevoie după obiceiul englezesc de un nume. Englezii s-au uitat pe teren de jur împrejur să vadă vreun reper, vreun copac, vreo piatră, ceva, care să-i ajute să dea un nume locului. Nimic.

L-au trimis pe dragomanul (traducătorul) turcesc la intretăiere şi acesta a observat că Valul Mare de pământ era tăiat foarte abrupt, prin locul pe unde trecea linia.

Palas, a fost vorba aleasă de turc. Însemna loc *abrupt, repeziş,* pe limba lui. De atunci, **Staţia PALAS**.

*

PALAZU MARE

Porniseră la vânătoare, mudirul oraşului Küstendje Mahmud Efendi care era şi morarul oraşului şi grecul Papadopoulos, consulul venit de la Varna. Grecul, deşi om tânăr, suferea de o boală de piele a capului, deoarece era complet pleşuv. Se vede treaba că numele grecului era foarte răspândit pe la Varna şi ca să fie deosebit de rudele sale, fusese poreclit „chelbosul" (Βρέτος, Vretos).

În ţara lui, grecul, care învăţase la Constantinopole cu profesori francezi să descifreze inscripţii antice, scrise în vechea limbă greacă, se ocupa la Salonic cu descifrarea monumentelor de care fosta Elladă era plină.

Ajuns la Küstendje a ştiut imediat unde să caute pietrele cu inscripţii greceşti. În cimitirele turceşti, de care Dobrogea după 350 de ani de ocupaţie era plină.

Mudirul Mahmud Efendi i-a arătat grecului o piatră într-un mare cimitir aflat la Anadolikioi în vale. Grecul spunea că pe piatra mare scria, că pe locul unde era aşezată piatra, fusese o cetate, care se numea Tomis. O citise, că era pe limba lui şi pe literele grecilor din vechime.

S-a lămurit şi mudirul că oraşul pe care-l gospodărea, Kustendje, fusese sub ruinele sale, o cetate mare şi foarte bogată.

Pusese şi el să sape în oraş, după comori ascunse. În locuri de taină abia şoptite. Plătise degeaba. Numai pietre, pietre drepte la călcat, pietre olane de scurgere a apelor; cioburi şi cărămizi. Peste tot ziduri nesfârşite de piatră.

Cunoştea legenda chiupurilor pline cu aur şi smaragde din gura portului cetăţii, trădate Sultanului Suleiman. Nu era adevărată. O asemenea bogăţie cu butoaie şi lăzi pline cu aur şi pietre preţioase, nu se putea aduna pe marginea stearpă a mării sau pe marginea cu stufăriş şi ţânţari a Dunării.

Trecuse mai departe cu grecul care căuta cai verzi pe pereţi.

Au luat-o la dreapta din drumul satului Draganlar (Cocoşu) spre ghiolul cu apă dulce care se vărsa mai sus în mare. Pescarii cu lotcile lor intrau din mare pe apele ghiolului, care în lumina dimineţii avea apele albe ca laptele. Prin partea locului i se spunea Siutghiol. În mijlocul lacului o insulă măricică, înconjurată de vegetaţie şi de sălcii, acoperită cu nenumărate cioburi, roşietice, fragmente ceramice care arătau că pe insulă locuiseră câteva sute de ani, oameni înfomataţi. Cineva, oameni cu carte, care trecuseră prin partea locului în vechime, îi dăduseră numele unui mare cărturar care stătuse prin partea locului, cine mai ştie când numele de Ovid. Probabil că asemănarea cu turcismul *Övdü* = *rucăciune*, l-a făcut pe M.D. Ionescu – Dobrogianu să afirme pe insulă existenţa Panaghiei[2], icoana făcătoare de minuni a Maicii Domnului.

Ajunşi pe marginea lacului pe un bot de deal mai înalt, de unde se vedea în zare marea, au văzut pe apa lacului mii de păsări albe, gâşte, raţe, bâtlani, pescăruşi şi pe

[2] C.pt. M.D. Ionescu Dobrogianu, Dobrogea în pragul veacului al XX –lea, Bucureşti, 1904, *vorba*; *Panaghia* = gr. Sf. Fecioara Maria.

maluri de cocostârci sau berze, cu cuiburi în salcâmii crescuți fără știre pe marginea lacului. Vorba turcească pentru acest stol de păsări de apă era *giurum*.

Grecul a scos puşca şi a început să tragă ca la semn. La păsări.

- Cum se numeşte locul acesta, a întrebat grecul ?

Mudirul isteț, i-a răspuns imediat:

- Balaz gibi.

Văzuse pe marginea lizierei de salcâmi, tei în floare şi nenumărare roiuri de albine (*Bal*, tc. = miere de albine; *bal gibi*, tc. = miere plăcută la gust; parfumată; ca mierea).

S-a gândit să trimită un argat din curtea lui să adune nişte faguri cu miere. Argatul, care era un musulman anadolian (țigan) s-a întors cu fagurii, dar i-a cerut voie să se mai ducă pe marginea lacului, de unde să-i aducă şi în vara următoare faguri cu miere de salcâm.

Când primăria oraşului Constanța a făcut peste mai multe decenii, o primă evaluare a populației, care se pripăşise pe marginea lacului şi a promontoriului, a aflat că aşezarea se numea Balaz.

Aşa a apărut satul PALAZU.

I s-a spus satului în acei ani Palazu Mare, deoarece în altă parte, mai la nord, pe o vâlcea, nişte țigani rudele celor dintâi, s-e instalaseră la Palazu Mic, tot în jurul unor salcâmi de pe malul Casimcei, cu faguri cu miere de salcâm.

*

BATARDOU

Se construia podul de la Cernavodă prin anul 1890-91 şi inginerii francezi care lucrau la pilonii din mijlocul Dunării ai podului, aduseseră din Franța, instalații cărora tehnicienii de la pod le spuneau *chesoane*. În ele intrau chesonierii care lucrau sub aerul comprimat al pompelor. Aerul comprimat se băga prin țevi sub fundul chesonului, ca într-o ventuză, pentru ca acesta să nu fie scos cu cuțitele'n sus. Greutatea chesonului învingea presiunea aerului comprimat de la adâncimea de 40-50 m în piatra de sub apă, până unde se săpa treptat fundația podului. După ce oamenii se obişnuiau oră de oră, treptat, la adâncimi de 5 - 10 – 50 m sub Dunăre, cu presiunea aerului comprimat, nu le mai pocneau timpanele. Lucrau în cheson pe bâjbâite, pericol de explozie, doar câteva jumătăți de oră[3].

---

[3] Doctorul C. Țino, medicul şcolit în Franța şi venit la Constanța cu Antrepriza A. Hallier pentru lucrările de sub apă, a venit la Podul de la Cernavoda la cererea expresă al lui Anghel Saigny, a avut grije să nu moară nici un chesonier. Unicat pe plan mondial. Anghel Saligny bănuise că nu este de bine la lucrul sub presiune cu chesonierii. Sigur citise şi învățase de la Vitruviu că lucrul omului sub apă, nu poate să asigure multă vreme o sănătate perfectă. Era alt mediu. La sfârşitul lucrărilor de la pod, doctorul Țino a comunicat la Academia Română depre *„boala de cheson"* pe care o dobândesc toți scafandrierii. În zilele noastre ştiința scufundărilor a progresat dar a rămas tot la „camera barică" a lui Țino, pentru eliminarea azotului înhalat sub presiune din sânge.

Părerea noastră personală este că ştiința scufundărilor a rămas o iluzie. Personal nu mi-aş trimite copii să se joace de-a scafandri pe sub apă.

Statistic, după ce am urmărit 40 de ani scafandrierii care au lucrat la construcția cheiurilor din Portul Constanța, nu-mi aduc aminte ca vreun scafandru greu (cu furtun) sau uşor (cu butelii de aer comprimat) să ajungă să triască peste 60 de ani. Dumnezeu să-i odihnească. Eu i-am plătit la ora întreagă de scufundare, dar nu i-am antrenat eu. Cam cinic! Eu am intrat sub apă doar 10 minute şi speriat am ieşit umflat ca o broască. Dar atunci aveam doar 20 de ani de lucru pe sub apă.

Francezii, spuneau acestei instalații pe limba lor *„Pour abatre eau"*. Pentru a îndepărta apa.

Cum Dumnezeu să-i spună la fel țăranul de la Mârleanu, care intra zilnic în cheson ca să sape la fundație.

- Unde lucrezi mă bărbate își întrebau femeile seara bărbații frânți de șale, înaintea ceaunului cu borș de pește și mămăligă.
- La *batardou* fă muiere!

Obișnuiți cu fanteziile lingvistice ale englezilor, francezilor sau nemților care veniseră să lucreze la podul lui Saligny, lucrătorilor români nu li s-a mai încurcat limba și i-au spus instalației simplu, *batardou*.

În dicționarele franceze recente, spre exemplu *„Larousse"* ediția 1969, sau *„Larousse pour la XX–ème siècle"* (5 volume), nu există o explicație etimologică precisă a cuvântului franțuzesc, *„Batardou"*.

Oare să fie un neologism de formație românească ?

Șovinii francezi sunt în stare să nu creadă că niște *meteci* le-a înfipt în gură (cur) un neologism.

De ce nu!

Ah! Les Gitanes.

*

DESPRE LIMBA VORBITĂ ÎN DOBROGEA

Viața dobrogenilor s-a dezvoltat mult după unirea cu România din anul 1878, prin colonizarea cu o populație săracă, fără pământ, venită în trei etape 1882 – 1898 – 1910 din Romanați și din Vrancea.

Înainte de unire în Dobrogea trăiau de câteva decenii, poate din urmă cu un secol, *supușii austrieci*[4], ciobani ardeleni porniți în transhumanță, care purtau numele generic de mocani[5].

În Dobrogea, fiecare dintre românii din cele trei categorii de proveniență au primit un nume: mocan, gorjan, cojan[6].

Coloniștii întâlniseră aproximativ 150.000 de etnici dobrogeni, turco-tătari, bulgari, români, greci, armeni, s.a., în total cca 12 etnii. Existau și câteva familii de arabi. La Duranculak în Dobrogea de Sud. Arabii creșteau cămile și circulau cu aceste animale puternice de povară pri toată Dobrogea. La Constanța, pe faleza de la Cazinou aceste cămile erau folosite ca și în zilele noastre de arabii magherbieni sau palestinieni ori somalezi, la dispoziția turiștilor. Care turist ajuns în Arabia nu are o fotografie în care este imortalizat pe o cămilă. Eu am, dar după am descămilat (atențiela verb) am fost scuipat de rumegătoare.

---

[4] Acești ciobani proveneau din Imperiul Habsburgic și apoi Austro-Ungar; de problemele lor sociale sau politice în fața Imperiului Otoman se ocupau consulii Ausriei de la Varna sau de la Galați.

[5] Probabil numele de mocan provine de la *moc, moacă, mocăit* = persoană înceată la lucru, lipsită de vioiciune (DLRM).

[6] Gorjenii erau strict agricultori; mocanii și coja(e)nii erau crescători de oi, ciobani; se deosebeau prin modul de confecționare (purtare) a cojoacelor din piele de oaie; mocanii purtau cojocul cu blana pe dinafară; cojanii purtau cojocul cu blana la interior. Camille Allard, a întâlnit în 1855 ciobani cu turmele de oi pe Valea Carasu pe care i-a categorisit drept *bulgari*; pe cei întâlniți cu oile pe malul Dunării, i-a categorisit drept *valahi*.

Au mai venit în Dobrogea cca 100.000 colonişti în acei ani, care s-au suprapus peste cca 1000 de familii de mocani ardeleni, care se stabilizaseră în Dobrogea de peste un veac. Mocanii nu mai erau în tranhumanţă, din momentul în care după unirea Dobrogei cu România, deveniseră cetăţeni români (momentul este neclar şi nu este locul să fie tratat).

Fără deosebire, cu foarte mari greutăţi la început, poate până pe la 1900, administraţia românească s-a preocupat, cu destulă greutate şi birocraţie, de problemele legate de regimul de proprietate, de populaţia nouă de toate seminţiile, majoritari turco-tătari şi bulgari. Turco – tătarii nu aveau noţiunea proprietăţi asupra pământului. Era ceva nou pentru ei. Coranul care în această problemă era social – democrat dacă nu comunist în concepţie, nu permitea ca cineva, oarecare, să posede ceva ce nu era al lui, ci al lui Allah, prin Sultan, reprezentantul lui Allah pe pământ. Avocatul Ion Adam s-a chinuit zeci de ani să asimileze cele două concepţii despre proprietate, a murit şi nu a reuşit s-o guverneze.

Este dogma care separă şi în zilele noastre cele două concepţii, de la care se despart cele trei lumi. Creştină, musulmană sau mozaică. De unde pornesc toate necazurile.

Dacă cu viaţa socială au fost multe probleme nerezolvate, unele la nivelul primarilor, altele la nivelul prefecţilor, cu limba dobrogeană a fost cel mai uşor. S-a rezolvat peste nivelul autorităţilor locale.

Românii au fost catalizatorii dintre toate limbile vorbite de dobrogeni.

Nu în sensul că limba română ar fi fost mai accesibilă decât limbile turco-tătară, bulgară sau greacă; dar limba română vorbită de o populaţie redusă numeric la început, accesibilă, sau circulabilă vizibil, cu limba majorităţii călătorilor care făceau reclamă provinciei în „Jurnalele Ilustrate" străine, germane, engleze sau franceze, a fost acceptată şi de celelalte etnii dobrogene ca fiind singura de circulaţie europeană.

Apropo de **Gheorghe Dumitraşcu** care a împlinit 70 de ani.
Puştiule!

„Lumea ştie tot ce-i mai rău despre mine, dar sunt mai bun decât reputaţia mea" (Schiller).

KARATAI DERE

Poate este o Poveste dobrogeană

Cum o dai cum o'ntorci, satul Nisipari fost Caratai tot în mijlocul arşiţei dobrogene se află.

Pe o vale torenţială, în zilele de vară se iscau ploi din senin şi atunci, prin dereaua Agi Cabul, curgea la vale de la Caramurat spre Balta Carasu ape, care încă mai inundau colibele şi stufărişurile pe la podul de la Medgidia; sau mai departe în balta ce se vărsa sau se umplea din *Tuna*. Pe balta din şleaul Văii Carasu, acolo unde pe la mijlocul ultimului veac turcesc veneau englejii (!) să'mpuşte dropii, gâşte sau raţe, s-a făcut în zilele noastre canal navigabil.

Cine mai ştie când, o iapă a fătat un mânz, un mânz negru la culoare, care iarăşi cine poate dovedi, într-o seară s-a iscat de herghelie. Argatul l-a urmărit, dar mânzul liber şi neînvăţat la ham, s-a lăsat prins greu în juvăţul frâului. Se făcuse noapte şi herghelia nu fusese încă adunată la acaret în balta din vale.

În câmpul liber caii erau în pericolul lupilor.

Başatai adunase caii la conovăţ ca să le dea apă şi traista cu ovăz, numai *caratai* (mânzul negru) nu venise cu grăjdarul lui.

Argatul a rătăcit drumul în noaptea întunecată. Ştia că dacă lasă frâul mai liber, mânzul îl va duce drept şi repede la iapa cu ţâţele pline cu lapte.

Mânzul a început să necheze când a mirosit iapa mai de aproape, de peste stuful bălţii auzindu-se nechezatul binevoitor al iepei.

- Aman! Pe unde te-ai rătăcit *maskará*; l-a primit la acaret cu două plesnituri de bici peste turul şalvarilor, şeful argaţilor şi al herghelii.
- *Dere Efendi! Caratai Dere!* A strigat repede pehlivanul stârnit de arsura biciului.
- Caratai Dere !? Pe unde o fi şi valea asta? S-a mirat başatai.

Peste noapte a început să plouă mai tare. Ploua des şi cu năvar ca în nopţile de vară târzie, atunci când oamenii şi caii trebuiau să caute adăpostul *saivanului*. Bătut şi plângând de amarul vieţii sale, după ce a pus fân în ieslea cailor, grăjdarul frânt de alergatul mânzului pe coclauri, s-a trântit nemâncat sub iesle, acolo unde răsuflarea caldă a cailor îi făcea somnul adânc şi unde ploaia nu intra. Ştia că a doua zi dis de dimineaţă avea şi el porţia lui direct din ţâţele iepii.

*

* *

TRECUT-AU ANII

Au trecut mai mult de 150 de ani din acea noapte întunecată, torenţială şi într-o casă oarecare din satul adunat pe Caratai Dere, s-a născut **Gheorghe Dumitraşcu**.

A apucat să vadă şi el apele vijelioase, care se adunau din deal din culmile de la Caramurat şi pe la Derin devale; i-au trecut şuvoaiele prin faţa casei părinteşti; s-a jucat şi el de-a marinarii în apa pân'la puţă cu cămaşa sumeasă peste brâu. Avea *Canal Grande* în faţa casei. Auzise el de Veneţia dar nu ştia cum e.

A luat şi el vre-o câteva plesnituri de palme peste bucile umede şi aşa a crescut flăcău.

A plecat din sat la internat. La Medgidia. S-a dus mai încolo la Cluj la facultatea de istorie. Cu bursă. Ta'su lucrase pe la Canal. Nu se ştie sigur înăuntru sau afară. Poate afară.

A ajuns la o şcoală cel mai îndărătnic profesor, gură bogată cum se spune, dar şi cel mai înflorit în expresii neaoşe dobrogene. Multe inventate de el. Mai târziu a făcut lege şi legi în Parlamentul României.

Acolo, nu i-a plăcut fariseismul şi pupincurismul jurnaliştilor, al bărbaţilor netalentaţi scăpaţi de şomaj prin corupţie sau şantaj ori al femeilor prin cearceaful redactorilor şefi; cei care se făleau în uniforme şi toalete milaneze pe culoarele de marmură *ceauşistă*. Invidioşii îi numărau salariul din buzunare fără să se gândească la

cămăşile albe care trebuiau cumpărate, noi, odată pe săptămână. Nu avusese niciodată atâtea cămăşi albe, de parcă era chelner.

I-a pus la colţ pe toţi fără discriminare, majoritatea semidocţi, pe care i-a corectat la lecţiile de istorie şi românism, la lecţiile de creştinism. Doar fusese propagandist. Schimbase obligat de împrejurări Statutul cu Biblia. Ştia ce şi cum.

Mai avea în Senat doi aiuriţi ca el. Pe Ion Alexandru şi pe Adrian Păunescu. Poetul ardelean a pus o cruce pentru totdeauna pe peretele Parlamentului. Celălalt poet a pus România şi Parlamentul în 1000 de poezii.

Semidocţii nu l-au iertat.

L-au găsit în relaţiile sociale jegos. Nespălat. Insalubru. Bine'nţeles cu ei.

Când nu a mai dorit să apară pe listele partidului său, a abandonat politica de pe Calea Victoriei. Se săturase de hotelul Bucureşti. Se săturase de şniţelul de la bufetul Parlamentului.

Dorea acasă, la nevastă. Dorea să mănânce un borş de ştevie. Dorea la fetiţa lui Lavinia. Fusese elevă, studentă, profesor şi apoi doctor în istorie ca şi ta'su.

El nu fusese acasă zece ani.

Prietenii lui din Bucureşti l-au urmărit şi în pânzele albe. L-au căutat şi l-au găsit la Constanţa, la Universitate.

Cum adică, jegosul ăla era profesor universitar fără voia lor?

Nemernicii au câştigat.

I-au pus supapă la inimă. Pe soţia lui au îmbolnăvit-o neadevărurile scrise. Nu a trecut multă vreme şi au înmormântat-o.

Fericiţi fariseiştii, curvele, se frecau pe mâini.

L-au îngenunchiat urmările şi neadevărurile.

Inteligentul, frumosul bărbat care îngenunchiase politicos la picioarele tuturor femeilor, chiar dacă erau ale colegelor, nu s-a dat înfrânt de aroganţă.

Era şi rămăsese un cavaler medieval, un Don Quijotte al turnirurilor pierdute.

A mai scos cîteva promoţii de absolvenţi, atâtea câte i-a permis Legea pensiilor pe care chiar el o amendase la Senat.

A mai scris câteva cărţi. Dobrogea lui o avea la inimă. S-a bucurat de succesul tinerilor care-l înconjurau şi-l doreau.

Acum, la vârsta senectuţii, este chemat să pigmenteze cu farmec şi cu eternele lui vorbe colorate, nejignitoare, toate reuniunile ştiinţifice, este chemat să dea aplomb tuturor reuniunilor prieteneşti din judeţ.

Domnia Sa deschide şi închide cu vervă şi putere de convingere reuniuni ale tezelor de doctorat, conduse de foştii lui asistenţi.

El nu are dreptul ministerial de a conduce doctorate! El Magistrul tuturor.

Dintre toate şi dintre toţi, Gigi Dumtraşcu, prietenul de vârstră, de sate apropiate, de peste dealul de la Idirezu (Idris Cuius, Veteranu), editorul meu, cel care m-a lansat în publicistica istoriei construcţiilor din Dobrogea, îmi rămâne pentru toată viaţa cel mai drag sfătuitor.

- Băi Petre, mi-o taie scurt, iar ai sărit calul cu povestirile! Sunt frumoase, dar nu mai ai spaţiu cu imaginile din Dobrogea ta. Scurtează-le.

La 70 de ani a iubit viaţa şi şi-a trăit-o. N-a trăit degeaba.

*

* *

Pentru bucuria şi recunoştinţa de a-l avea drept mentor pe **Gheorghe Dumitraşcu**, Profesorul, Senatorul, Editorul, Camaradul, Prietenul de generaţie şi de copilărie.

Stimulat şi onorat de coordonatorul de proiect, dobrogeanul Stoica Lascu, am extras paginile pe care doresc să i le dedic, în speranţa că Toponimia Dobrogei şi limbajul din raiul nostru natal, ne va lega pe vecie. Este dorinţa cea mai arzătoare a prietenului să mă vadă cu Catalogul terminat.

Profesorul ştie ce mai trebuie făcut la Dicţionar. Dumnezeu să ne ajute.

Dedicaţia de faţă cuprinde:

1. Karatai Dere.
2. Din viaţa dobrogenilor.
3. Catalogul numelor de locuri din Dobrogea (II). O continuare a Catalogului de nume de locuri dobrogene (I), din Analele Dobrogei s.n., nr. 1 Constanţa, 2000. Este o obligaţie asumată despre care profesorul Ibraim de la Universitate mă interpelează ori de câte ori mă întâlneşte.

Decesul marelui arheolog Ion Barnea, ne-a găsit cu studiul cerut insistent de dumnealui neterminat Profesorul Gheorghe Dumitraşcu, mai *fair play* ca niciodată, mi-a sugerat ambiguitatea dedicaţiei.

CATALOGUL NUMELOR DE LOCURI DIN DOBROGEA (II)

La stabilirea acestor toponime nu folosim o numerotare a lor. Păstrăm în continuare criteriul geografic orientat în Dobrogea de la nord la sud.

Documentele istorice, epigrafice şi inscripţiile arheologice vorbesc despre o mare parte dintre localităţile de pe litoralul românesc şi din Dobrogea, care au fost populate încă din antichitatea timpurie.

Mai târziu, în portulanele medievale veneţiene, apare reprezentat ţărmul vest-pontic românesc care ne interesează, de la Mangalia până la braţul Chilia al Deltei, la un loc cu majoritatea localităţilor de pe ţărm şi din interior.

După aceea, spre sfârşitul evului mediu, alţi călători străini care s-au aventurat prin aceste locuri, au lăsat o serie de hărţi ale Dunării, ale Dobrogei şi ale litoralului Mării Negre, pe care sunt menţionate numele localităţilor vizitate.

A urmat, între sec. XVIII – XIX, pentru evoluţia toponimelor din Dobrogea o perioadă de stabilitate şi de sedimentare a numelor topice turceşti în conştiinţa socială, care nu poate nici în zilele noastre să fie modificată.

Părerea noastră este că această stare de fapt nu poate deranja pe nimeni. Limba română este destul de elastică şi de permisivă pentru a latiniza sau mai bine spus româniza, cu accente sau cu terminaţii majoritatea topicelor turceşti, ceea ce s-a şi întâmplat în ultima sută de ani.

Studiul de faţă nu face parte dintre cercetările etimologice de limbaj toponimic sau de interpretare a înţelesurilor fiecărui nume de origine alta decât limba română, traduse forţat ori atribuite vreunei intenţii sau destinaţii etnice.

Lucrarea este o înşiruire după documente sau după hărţile cunoscute a toponimelor din Dobrogea, la care am adăugat acolo unde a fost posibil, numele toponimic din zilele noastre extras din Recensămintele executate prin Lege în ultimul secol.

În perioadele istorice amintite şi în fiecare caz în parte, autorii scrierilor istorice vechi sau în hărţile desenate ulterior, au folosit de fiecare dată alte toponime sau în foarte rare ocazii, le-au reeditat pe cele vechi, astfel că identificarea sau suprapunerea lor peste veacuri, ne oferă prilejul acestui studiu.

Cantonându-ne aproape exclusiv în localităţile de pe litoralul Mării Negre, vom încerca să stabilim legătura dintre ele, care mai mult prin amplasament şi prin ligamentele din izvoarele complementare din documentele medievale menţionate, au rămas primele izvoare ale toponimiei locurilor.

PERIOADA ANTICHITĂȚII ROMANE DE LA MAREA NEAGRĂ

De la început afirmăm că avem o singură sursă de informații dintre cele publicate și apelăm la cele cinci - șase documente sintetizate de noi pe criterii geografice extrase din „ *Itinerariile Antichității* " [1]. (**Tabelul I**). În acest tabel vom încerca să stabilim corespondențe dintre toponimele localităților antichității dobrogene citate în itinerarii între sec. II – VI d. Chr. cu toponimele din zilele noastre.

În același timp și în egală măsură ne-am folosit de informațiile furnizate de mai multe volume de istorie și arheologie publicate [2] în special de Academia Română.

Dunărea și gurile Dunării în antichitate

Criteriul de similitudine dintre toponimele antichității și cele actuale [3] se bazează pe:

ordinea localităților stabilită în publicația antică;

de distanțele apreciate de călătorii antici transformate în unități de măsură actuale;

după interpretările publicate de epigrafiști în descifrarea inscripțiilor antice, referitoare la denumiri și la detaliile geografice ale zonelor parcurse în antichitate.

Și nu în ultimul rând de interpretarea noastră actuală corelată cu documentele antice.

Fiind vorba de interpretări subiective în sute de cazuri, se poate să se fi strecurat și unele erori, motiv pentru care ne cerem scuze în așteptarea criticilor și corecturilor strict necesare.

PERIOADA MEDIEVAL TIMPURIE

Depășind secolele VII – XI, eventual și XII vom avea câteva informații nesigure despre Dobrogea. A fost perioada în care cartografia universului își forma primii pași, prin itinerariile descrise de călători arabi. Despre partea continentală a Dobrogei din secolul al XII –lea, avem primele informații din descrierile geografului și călătorului arab **Idrisi** (c.1100.c.1165). Idrisi a întocmit un planiglob și o descriere numită „Cartea lui

---

[1] *** *Izvoare (Fontes) privind istoria României*, vol I - II, Ed. Academiei Române, București 1964, 1970.

[2] ***, Din Istoria Dobrogei vol. I,II,III; ***, Inscripțiile din Scythia Minor vol I – V; I. Stoian, Tomitana; ***, Tabvla Imperii Romana; ***, Em. Popescu, Inscripțiile grecești și latine din secolele IV-XIII descoperite ăn România, Buc. 1976; etc.

[3] ***, Indicatorul Statistic al Localităților din jud. Constanța și Tulcea publicate la Recensământul din anul 1992.

Roger" însoţită de 70 de hărţi. În această descriere apar unele informaţii referitoare la o călătorie pe Dunăre, în Dobrogea şi despre Vicina.

Istoricii români care s-au ocupat despre localizarea oraşului Vicina, au făcut referire la descrierile lui Idrisi. Avem rezerve în legătură cu aceste descrieri, mai ales prin faptul că informaţiile nu sunt din traducere directă, ci provin din prelucrările anterioare ale lui Tomaschek. Ca urmare au apărut localizări ale oraşului în puncte pe Dunăre de neacceptat (La Petre Diaconu, Păcuiul lui Soare).

Într-un studiu separat întitulat *„Vicina, cel mai căutat oraş dobrogean"*, deşi amintim despre aceste descrieri, folosim în exclusivitate portulanele veneţiene, care ne-a ajutat să localizăm Vicina la Tulcea.

PERIOADA PORTULANELOR VENEŢIENE

Începând cu sec. XIV partea continentală a Dobrogei a devenit accesibilă călătoriilor pe uscat şi în acelaşi timp partea de vest a Mării Negre a devenit permeabilă navigaţiei maritime costiere.

La începutul secolului al XIV – lea, Veneţia, aflată la începutul unei perioade democratice în reformele Republicii, ca urmare a relansării construcţiilor de nave, la insistenţele navigatorilor s-au înfiinţat în câţiva ani ateliere centralizate de publicare a unor hărţi nautice denumite *portulane*.

Aceste hărţi se vindeau căpitanilor de nave, *portulanele* fiind desenate manual pe pergament (piele de oaie), de cele mai multe ori multiplicate după necestităţi.

Principala sursă de informaţii pentru întocmirea acestor portulane au constituit-o jurnalele de bord, cronicile şi descrierile făcute de numeroşii călători sau cronicari, întorşi pe la Veneţia din Cruciadele creştine abia încheiate. În general informaţiile bine remunerate erau adunate, centralizate cu rol militar şi strategic pe lângă Scaunul Papal, pentru ca de aici să fie copiate şi transmise la atelierele de hărşi de la Veneţia.

Înecpând cu secolul al XIV –lea, precizia satisfăcătoare a acestor portulane pe care o constatăm abia în zilele noastre, s-a datorat descrierilor (declaraţiilor) corecte ale unor topografi pregătiţi şi trimişi special (cronicari, n.n.) pentru ridicări topografice şi de descrieri ale locurilor cercetate. Pentru siguranţa şi acurateţea portulanului, descrierile şi informările erau verificate apoi şi cu alţi povestitori. Au rezultat hărţi cu o mare valoare topografică pentru nevoile de atunci. Portulanele care s-au păstrat nu mai folosesc scopului lor iniţial, ca hărţi de navigaţie, ci au o mare valoare documentară în zilele noastre în privinţa toponimelor şi a datelor geografice din locurilor vizitate. Cu o mai mică precizie apar datele referitoare la formele de relief, la râurile, lacurile ori în privinţa hotarelor ţărilor respective.

De peste tot, de pe coastele continentale şi maritime cunoscute din Eur-Asia dar şi din cele continentale abia atunci descoperite, cronicarii trimişi au ridicat crochiuri cu reliefurile zonelor străbătute, cu adâncimile de apă şi distanţele necesare navigaţiei, cu denumiri de locuri, de cetăţi şi de populaţii întâlnite. În fine, toate informaţiile necesare deplasărilor navelor spre locuri mai puţin cunoscute. Se poate spune că a fost un interes comun.

La Veneţia se instalase familia dogilor Antonio Venier, cea care a favorizat prin politica lor de expansiune din secolele XIII – XV înfiinţarea atelierelor cartografice.

Cartografierea Europei, a Asiei şi a Orientului apropiat, a început în atelierul în care a lucrat cartograful medieval Petro Vesconte şi Marino Sanudo, care sunt cunoscuţi

pentru primele portulane ale Mării Negre şi ale Dobrogei desenate în perioada anilor 1320 - 1322. Fiind primele cunoscute şi la care s-a făcut cel mai adesea apel, sunt şi cele mai frumoase şi mai apropiate de situaţia reală.

Experienţa atelierelor veneţiene s-a păstrat câteva decenii prin reeditări, pentru ca în secolul al XV –lea, atelierele să se mute la Amsterdam, care au avansat în precizie şi detalii până la sfârşitul sec. al XVI – lea, în vremea lui Abraham Ortelius, unul dintre cei mai cunoscuţi cartografi medievali.

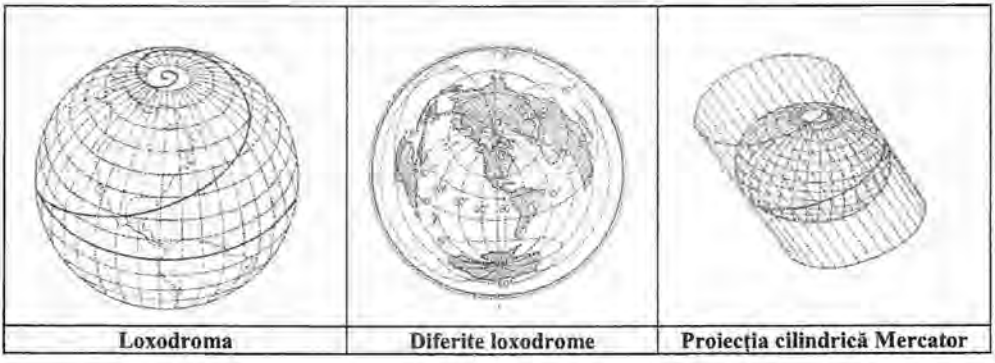
În aceste ateliere veneţiano – olandeze au apărut în total peste 100 de portulane între 1320 – 1600, dintre care la peste 20 Din cuprinsul capitolului V am aflat că geograful arab a călătorit şi prin Dobrogea.

După portulanele păstrate sute de ani în arhivele secrete ale Vaticanului, prof. I. Dumitriu Snagov a publicat în anul 1996, Albumul de la Vatican [4].

DESPRE PORTULANE

Portulanul (Portolanul), este o hartă desenată pe pergament folosită în navigaţia maritimă între secolele XIII-XVI. P. aveau trasat conturul ţărmurilor suficient de precis şi abundau în detalii care interesau pe navigatori. În general părţile uscatului erau goale. Când au început călătoriile spre America, India s.a., au fost întocmite hărţi cu reţeaua de meridiane şi paralele care ţinea seama de sfericitatea pământului.

În secolul XVI, portulanele au fost întocmite în proiecţia Mercator, (Gerardus Kremer - Mercator, 1512-1594), o metodă de proiecţie cilindrică de întocmire a hărţilor de navigaţie elaborată în 1569. Metoda ţine seama de loxodroma globului pământesc, o linie curbă care înfăşăară globul pământesc mergând asimptotic la polil magnetic.



Loxodroma	Diferite loxodrome	Proiecţia cilindrică Mercator

În cazul suprafeţelor de teren cu dimensiuni reduse proiecţia generală se făcea în atelierul cartigrafic, care deţinea informaţiile despre zona care urma să fie cartografiată.

În cazul Dobrogei se cunoştea Dunărea, delta Dunării, Marea Neagră, oraşul Constantinopole. Cu aceste informaţii principale de teren cunoscute din hărţile generale sau alte hărţi anterioare, cronicarul pornea pe teren cu o navă ajunsă la gurile Dunării cu scop comercial. Aici cronicarul debarca de pe navă şi împreună cu ajutoarele sale intra în legătură cu autorităţile locale, cu populaţia de la care primea primele informaţii despre zona pe care urmau s-o cerceteze.

---

[4] I. Dumirtiu – Snagov, *Monumenta Romaniae Vaticana,* Manuscrise, Documente, Hărţi, Catalogul expoziţiei istorice de la Muzeul Cotroceni, Ediţia II – a, 1996.

Pe teren cronicarul pornea la îndesirea liniilor loxodrome primite de la atelier sau a celor pe care le stabilea pe loc.

Stabilea staţiile principale care erau centrele din care se desprindeau liniile loxodrome în toate direcţiile. Măsurarea distanţelor se făcea de regulă prin măsurătorile cu pasul sau de regilă cu dubli pasul (v. Tabelul cu unităţile de măsură).

În jurnalul de călătorie nota toate elementele aflate care urmau să-i folosească la întocmirea unui crochiu şi apoi a portulanului zonei respective.

În punctele de staţie (intersecţie a loxodromelor) se notau şi se amplasau drapele cu însemnele Heraldice ale fiecărui punct de staţie, cetate, oraş, episcopat.

Proiecţia Mercator nu foloseşte perspectiva. Ea se obţine numai prin calculul distanţelor sau a înălţimilor, prin deformarea priecţiei cilindrice. Proiecţia deformează mult suprafeţele de teren, metoda se foloseşte cu rezultate bune până la latitudinea de 60^0 N, adică în mările în care se face navigaţie în mod frecvent.

HĂRŢILE EVULUI MEDIU TÂRZIU DIN DOBROGEA

Hărţile din secolele XVII – XVIII s-au definit prin misiunile cronicarilor individuali. Deja nu mai erau cronicari că călători porniţi în misiuni cu caracter definit. În linii mari se făcuse o vedere generală asupra universului lumii europene, iar şcoala portulanelor s-a mutat în Olanda la Amsterdam. Abraham Ortelius fusese acela care înfiinţaşe această şcoală la mijlocul secolului al XVI –lea, care s-a menţinut şi funcţionează cu acelaşi scop, dar de pe alte premize şi în zilele noastre.

Aparent în cazul Dobrogei şi al Dunării nu dispunem de multe informaţii şi descrieri geografice, fiecare călător la plecare având suficiente cunoştinţe despre Dunăre şi despre spaţiul dobrogean, care era ţinta finală a interesului călătoriei. Mai departe, descrierile acestor călătorii s-au tipărit în diferite publicaţii, în special în relatări sumare, în Reviste şi în Magazine ilustrate, puse la dispoziţia cititorilor occidentali avizi de informaţii privitoare la unele locuri exotice.

Dobrogea, prin poziţia sa izolată pe Dunăre şi la Marea Neagră, fără un statut politic cert, aflată sub o administraţie turcească dezinteresată de starea economică a regiunii, era singurul teritoriu virgin din Europa, unde nu puteau să se afle sau să se întâmple evenimente deosebite. Dobrogea nu avea oraşe interesante pentru călători, nu avea un relief atrăgător. Dobrogea nu avea drumuri, nu avea o populaţie densă pentru a constitui o zonă de interes economic. (**Tabelele II, III**).

Singură Dunărea se scurgea aproape necunoscută pe lângă malurile Dobrogei, pe unde cele mai rapide mijloace de deplasare, bărcile, corăbiile mici, puteau să ajungă la vărsarea ei în mare, la fel de necunoscută şi de puţin atrăgătoare.

O singură atracţie exista în Dobrogea şi la gurile Dunării, icrele negre (caviarul) şi Sturionii (Morunii, Nisetrii, Cega). Dar acest tip de comerţ era pus sub embargou ca şi în zilele noastre, astfel că informaţiile despre aceşti peşti erau rare, pentru a ţine ridicat preţul produselor finale pe pieţele occidentale[5].

O serie de hărţi desenate destul de aproximativ, necaligrafic şi manual, fără o scară a desenului, cu greşeli evidente de desen şi de amplasare a diferitelor aşezări umane întâlnite în cale, de inversare a reperelor cardinale, au fost răspândite în publicaţii obscure

[5] P. Covacef, *"Ingineri şi Inginerie le Constanţa"*, volum aflat sub tipar, Ex Ponto, Constanţa, 2010; În Cuprins Capitolele *"Capturarea morunilor la începutul secolului al XVII –lea"; "Instalaţii pentru capturarea morunilor"*.

sau anonime prin întreaga Europă, motiv pentru care nu au intrat în atenția cercetătorilor sec. al XIX – lea.

A fost nevoie de aproape 200 de ani, până când prin cercetări întâmplătoare în arhive sau în presa vremii, aceste hărți medievale târzii să ajungă la dispoziție cercetătorilor români după prima jumătate a sec. XX [6].

Folosim acum aceste hărți nu pentru calitatea întocmirii lor, ci și pentru a ne ajuta la identificarea unor toponime, pe care cu mare greutate și aproximație încercăm să le găsim corespondentul actual. N.n. : Publicarea acestor hărți empirice acum este neinteresantă. Le folosim doar pentru evidența toponimelor (**Tabelul IV, V**).

Toponimele litoralului românesc din antichitate, evul mediu timpuriu, evul mediu târziu, sau în alte atlase și hărți din perioade anterioare referitoare la Dobrogea până la sfârșitul sec al XVIII – lea, nu au mai fost centralizate după știința noastră niciodată în acest chip.

Dorim ca prin aceste tabele să stabilim o legătură între numele topice diferite ale aceleiași localități , care s-au schimbat ca denumire în timp și ca origine toponimică.

În legătură cu aceste toponime dobrogene, câteva publicații românești le-au amintit sau le-au enumerat fără ca să se stabilească vreun corespondent actual cu fostele denumiri. Cunoaștem o centralizare a lor într-un tabel întocmit după mai multe hărți dintre secolele XIV - XVII, publicat în *Albumul Vaticanului* întocmită de prof. I. Dumitriu Snagov în anul 1996. Tabelul are marele avantaj de care am beneficiat și noi la lucrarea de față, deoarece a descifrat denumirile toponimrlor din portulane, ceea ce era o mare problemă. În schimb erorile de reactualizare cu corespondentele actuale sunt evidente și nu vom insista asupra lor deoarece primul serviciu este precumpănitor față de greșelile pe care le corectăm acum. Adăugirile și unele mici corecturi de localizare precum și unele interpretări făcute de noi cu acest prilej, au drept scop identificarea și localizarea acestor nume topice cu geografia Dobrogei, câteva, puține, altele decât cele stabilite de I. Dumitriu Snagov.

Avem convingerea că la data întocmirii portulanuelor între secolele XIV – XVII, sunetul cuvântului toponim pentru fiecare localizare a fost preluat de cronicarul anonim, oarecum deformat, așa cum cronicarul a crezut că l-a auzit și așa l-a preluat din gura localnicilor.

Această deformare a sunetului cuvântului respectiv era normală, având în vedere că limbile vorbite în Dobrogea în perioada întocmirii acestor hărți, foloseau o altă fonetică și metrică a limbii. Particularitățile fonetice ale amalgamului limbilor vorbite în Dobrogea, au aparținut la fonetica limbii latine, grecești, slave, eventual turcești, astfel că toponimele au fost notate de cronicarul respectiv în jurnalul lui, transcrise în limba latină; probabil că transcrierea a fost o concesie făcută sunetelor pe care a crezut că le-a auzit.

Mai departe, aceste cuvinte transcrise erau destul de multe în jurnalul fiecărei călătorii, astfel că la Veneția sau la Genova, cronicarul avea de dat răspunsuri precise desenatorilor de portulane. De cele mai multe ori, el, acest cronicar era sursa celor mai multe greșeli. Pe baza acestor erori, probabile, ne bazăm acum când facem acest inventar al toponimelor.

---

[6] T. Mateescu; *Din geografia istroică a Dobrogei : Canalul Laman*; Rev. Arhivelor, anul LII (1975), nr. 1, p. 36 – 41.

DOBROGEA ÎN HĂRŢILE SECOLELOR XVIII-XIX
DESPRE TRADUCEREA CUVINTELOR TURCEŞTI DIN TOPONIME

După ocuparea Dobrogei de către Turci, este de reţinut şi faptul că pe litoralul dobrogean, de acolo de unde s-au ridicat toponimele respective, limba vorbită a localnicilor a fost preponderent limba greacă, uneori limba latină şi mai puţin limba slavă. Interesant este faptul că în Dobrogea turcească deşi limba oficială era turca, până la sfârşitul secolului al XVIII –lea în foarte puţine cazuri au apărut toponime turcice în hărţi.

În sec. XVIII, atunci când au apărut şi hărţi mai noi de pe litoralul Mării Negre, în cancelariile locale se vorbea limba turcă, deşi foarte probabil scribii *defterelor turceşti* (registrelor) aveau o formaţie de limbă latină.

Aceşti scribi erau creştini din ţările balcanice, care pentru a fi angajaţi şi bine plătiţi pentru cunoştinţele lor de caligrafie, contabilitate, legislaţie creştină, au învăţat repede Coranul cu perceptele lui au trecut la islamism şi s-au botezat cu nume turceşti.

Am constatat că limba turcă a fost folosită mai cu seamă în localităţile din interiorul podişului Dobrogei şi mai puţin sau deloc pe marginea mării sau a Dunării.

Turcii au fost nişte politicieni abili la contactul cu Europa greco – latină. Au preluat odată cu aceşti scribi şi elemente din legislaţia europeană, creştină, inspirate din vechile regulamentele bizantine, după cum ne asigură M.M. Alexandrescu Dersca – Bulgaru, au adaptat-o Coranului sau Şariei (tradiţiei) şi au imprimat-o în toate cancelariile turceşti. Abia după traducerea lor în turceşte aceste ordonanţe, deftere, registre de contabilitate, sau alte documente oficiale turceşti deveneau obligatorii pentru întreaga regiune a Balcanilor.

În cei 400 de ani de stăpânire a Dobrogei şi parţial a peninsulei Balcanice, administraţia turcească a teritoriului a avut vreme să stabilească denumiri topice pentru toate localităţile sau formele de relief ale regiunii.

Explicaţia o avem în absenţa unei populaţii active în interiorul Dobrogei, în zonele cu drumuri circulate sau de producţie agricolă.

Populaţiile de altă etnie decât cea turcică, era concentrată de-a lungul Dunării, cum au fost valahii şi moldovenii; de-a lungul litoralului sau al lagunelor marine au fost: grecii, armenii, slavii şi bulgarii. În documentele turceşti ale lui Evlia Celebi sau ale lui Paul de Alep, care în secolul al XVII –lea au străbătut Dobrogea în mai multe rânduri, ne sunt prezentate cea mai mare parte a toponimelor de origine turcică; cu câteva excepţii apar şi toponime cu origine incertă, alta decât cea turcică: Isaccea, Măcin, Rassova, Cernavoda s.a.

La sfârşitul secolului al XIX –lea, menţinerea toponimelor, oronimelor şi hidronimelor cu rădăcina turcică în limba română, Dobrogea; în limba bulgară, în Cadrilater sau în Bulgaria mare; în limba greacă, în Epir, Albania, Macedonia; în limba slavă Serbia, şi toate ţările Iugoslave; în limba rusă în Basarabia sau în Podolia, Pocuţia.

Situaţia se datorează administraţiei Româneşti şi prin extensie a celor din toată peninsula Balcanică, în general din Europa de Est. Hotărârea Congresului de la Berlin[7] din anul 1878 a găsit nepregătite, administraţia românească de la Bucureşti şi din alte ţări, care luate prin surprindere, s-au pomenit în posesie fizică a nenumăratelor localităţi cu la fel de nenumărate denumiri topice turceşti.

---

[7] Anul Congresului de la Berlin în baza căruia aproape întreaga peninsulă Balcanică a trecut la denumiri topice cu rădăcini Europene.

Rumelia Orientală şi Dobrogea după Pacea de la San Stefano
Atlas GOTHA

Dobrogea şi munţii Balcani în timpul Războiului Crimeei
După Thomas Forester

În timpul scurt rămas pentru înfiinţarea unei ordini administrative, în noua ordine europeană de limbă greco – latină nu a mai fost timpul necesar pentru ca Europa să se adapteze.

Astăzi şi în perspectiva viitoare a unei Euroregiuni în Dobrogea, considerăm că menţinerea numelor topice turceşti, la fel ca în Cadrilater sau în Bulgaria şi Serbia, păstrarea toponimelor turcice nu poate afecta buna desfăşurare a vieţii sociale din peninsula Balcanică.

Nu trebuie uitat că limba turcă are nenumărate forme gramaticale, sau etimologice, necunoscute limbilor europene. Numai simpla încercare de traducere a

numelor turceşti în nume cu rezonanţă greco – latină sau slavă, poate genera discuţii şi discordii.

Credinţa noastră este că păstrarea nealterată a acestor neologisme în limbă este necesară.

DESPRE EUROREGIUNEA DOBROGEA – CADRILATER

În legătură cu această Euroregiune, opinia noastră face o referire la o reuniune a Dobrogei româneşti şi exclusiv a Cadrilaterului sub acelaşi steag al Europei de Est. Condiţiile economico-geografice şi preponderenţa etnică asemănătoare între aceste două zone, ar rezolva mai multe probleme sociale. Credinţa noastră este că dobrogenii sunt refractari la o cooperare întrafrontalieră cu alte zone româneşti de dincolo de Dunăre.

PRINCIPALELE UNITĂŢI DE MĂSURĂ DIN ANTICHITATE

Pentru stabilirea unei ordine aproximative de la nord la sud a toponimelor dobrogene, vom stabili în tabelele de mai jos, corespondenţa unităţilor de măsură antice sau medievale turceşti folosite în majoritatea surselor istorice, cu cele folosite în zilele noastre.

Echivalentul valorilor unităţilor de măsură sunt conforme cu datele istorice publicate [8] sau cu alte dicţionare ale Academiei Romîne aflate în circulaţie.

* * *

[8] ***, *Enciclopedia Civilizaţiei Roman*, Ed. Enciclopedică Bucureşti, 1982; şi în *D.L.R.M.*; Evlia Celebi, *Călători străini despre ţările române*, vol. VII, Ed. Ştiinţifică, 1987; *glosar*.

IV.3 TABELE CU TOPONIME

TOPONIME DOBROGENE DUPĂ PERIPLURILE ŞI ITINERARIILE ANTICHITĂTII şi EVULUI MEDIU TIMPURIU[9]

de la nord la sud

Tabel I.

Toponimul (hidronimul) actual propus	După Radu Vulpe DID 2; Em. Popescu, Înscripţii IV-XIII	Periplul lui Arrian Sec. II Fontes I, p. 593	Scutul de la Dura-Europos Sec. III Fontes I, p. 725 - 7	Tabula lui Peutinger Sec. III – IV Fontes I, p. 739	Itinerarul lui Antoninus Sec. IV Fontes I, 747-49	Tabvla Imperii Romani	Observaţii
1	2	3	4	5	6	7	8
Dunărea fluviu		Gura Istrului *, numită Psilon, 60 stadii până la Boreion :60 x 180 m = 10.800 m	Danubius; Ister. Peste un braţ al Dunării, 44.000 paşi până la Halmi-rys: 13.200 m	G. Danubij		Danubius; Danuvius; Istros; Ister	Hister *, în Fontes, indice
Tulcea Ceatal Tulcea	Thalmorium Aegyssus*				Aegiso, 24 mile la Salsovia : 24 x 1.500 = 36.000 m	Aegissus	*Şi la Em. Popescu, sec. III-IV
		Boreion, 40 stadii până la Calon : 7.200 m				Braţul nor-dic al deltei Dunării, ev. braţ Chilia	
Mahmudia	Salsovia Salsovia***	Calon, 60 stadii până la Naracon a patra gură : 10.800 m		Salsouia, 24 mile până la Ad Stoma **: 36.000 m	Salsovia, 17 mile până la Salmorude * (Halmyris): 25.500 m	Salsovia; Ad Stoma	* în Fontes ** la 24 mile est de Salsovia *** Em. Popescu
Murighiol	Cetatea Halmyris *; Halmyris Lacus	Naracon 120 stadii până la a cincea gură: 21.600 m	Halmyris, 74.000 paşi până la Tomis: 110.000 m		Halmyris, 9 mile până la Vale Domitiana : 36.000 m	Halmyris; Halmyris Lacus	* Cetate cu numele lacului din apropiere
Br. Sf. Gheorghe	Peuce	Hieron , 500 stadii (500 – 280 = 220 st), până la Histria 39.600 m		Ad Stoma, 60 mile, până la Histria : 90.000 m	Vallis Domitiana **; 17 mile la Ad Salices: 25.500 m	Peuce; bra-ţul sudic al delt Dunări; Hieron Sto.	* Diferenţa, cf. DID II p.583 ** loc. incertă
6 Martie Cap Dolojman	Ad Salices, Argamum				Ad Salices **, 26 mile până la His-trio*: 39.000 m	Ad Salices	* (!) în Fontes ** loc. incertă
Cetatea Histria	Histria	Histria, 300 stadii până la Tomis : 54.000 m		Histriopoli, 40 mile până la Tomis: 60.000 m	Histria, 25 mile până la Tomos : 37.500 m	Histria; Istria	
Capidava	Capidavensis*						*, La Em. Popescu
C, Canara, oraş Ovidiu; cetate Fundul	Laicus Pyrgus; Turris Mucaporis					Ovidiu	* Cet. recnt descop.(Bucova lă, Papuc) la Ovidiu lac

[9] Supra notele 1, 2, 3.

lacului Siutghiol *							
Constanţa	Tomis Costantiana* (D. 37 E.P.)	Tomis, 300 stadii până la Callatis : 54.000 m	Tomis, 33.400 paşi până la Call: 50.100 m	Tomis, 12 mile până la Stratonis : 18.000 m	Tomis, 36 mile până la Callacis : 54.000 m	Tomis	*, Prima atestare a numelui oraşului Constanţa, între sec. IV –VI
Tuzla	Stratonis Turris		Stratonis	Stratonis, 22 mile până la Callatis : 33.000 m		Tuzla Mare; Tuzla Mică	
Muzait*	Sacidava**						* Sat în ruine **, Cetate romană pe dealul Muzait, La Em. Popescu
Adamclisi	Tropaeeum*						*, După Em. Popescu,, sec. IV < Alimentarea cu apă a cetăţilor din sudul Dobrogei.
Oltina	Altina*, La Em.Popescu						*, Ceramica şi cărămizile erau produse în zonă, putând fi transportate lejer pe Dunăre. Meterie primă de bună calitate
Costineşti	Parthenopolis						
23 August	Vicus Amlaidyna		Amlaidyna				
Mangalia	Callatis	Callatis, 180 stadii până la Caria : 32.400 m	Callatis	Callatis, 24 mile până la Trissa : 36.000 m	Callatis, 30 mile la Timogitia *: 45.000 m		* probabil Tirizis
Şabla	Carum Portus	Caria, 120 stadii până la Tetrisias * : 21.600 m					* probabil în teritroiul Tirizis
Capul Caliacra	Tirizis	Tetrisias, 60 stad. la Bizone : 10.800 m	Tirizis	Trissa, 12 mile la Bibone:18.000 m	Timogitia		
Cavarna	Bizone	Bizone	Bizone	Bibone			

De la nord la sud

Tabel II

Toponimul (hidronimul) actual propus	1320 - 21, după Petro Vesconte tav. 107	1322, după Marino Sanudo tav. 108	1450, după Anonimo Veneziano, tav. 109 B	1508, după Andrea Benincasa, Tav. 115 B	1538, după Oct Feducci di Ancona, tav. 116	1606, după V. Demetrius Volscius, tav. 127	Observaţii
1	2	3	4	5	6	7	8
Marea Neagră	Mar Nero	Mar Nero	Mar Nero	Mar Nero	Mar Nero	Mar Nero	
La nord de fluviu (deltă)	Licostomo sal-line, licostomo	Mauro Castro, Licostomo sal-line, licostomo	Moncastro, falconare saline Licostomo	Moncastro, falconare saline Licostomo	Moncastro, falconare saline Licostomo	Moncastro, falconare saline Licostomo	
Dunărea, fluviu până la Ceatal	Danubio	Lo Danubio		f. Dringi			
Insula Şerpilor	Fidonissi	Fidonixi	Fidonixi	Fidonixi	Fidonixi	Fidonisi isola	
Braţul Chilia							
Grindul Sulina (Caraorman)	Asperra	Aspera	Laspera *	Laspera *	Laspera *	Laspero *	* plasat alt fel faţă de tav.107
Oraşul Sulina	Sollina	Solina	Solima	Solina	Solina	Solina	
Gârla Împuţita în grindul Sf. Gh.				Aranicho *			* Scurgere la mare prin grind
Braţul şi oraşul Sf. Gheorghe	Sti. Georgi	Sti. Georgi	Sangiorgio	S. Giorgio	Sangiorgio		
Tulcea	Vicina	Vicina	Torre	Vicina *			* cetate cu 3 turle, 3 porţi, 2 agenţii comerţ
Sprc oraş, târg	flumé d'Vicina ul'de Danubio						
Mahmudia							
Murighiol	Lo Donauia	Lo Donauia			Brilago		
Insula Popina, în lacul Razelm figurat circular,	Banbola *	Banbola *					* bambus bot., - insulă cu roşu simbol pentru comerţ cu sare
Salină, extragere sare cu evaporare	* puncte roşii						* com. cu sare, depozit de sare
Enisala							
Jurilofca							
Histria	Strauiqui	Strauiq	Stranichio	Stranichio	Stranichio	Lastranichi	
Cetatea Vadu,			Proslauiça	Proslauiça	Proslauiça		
Gura Boazului I, port Caraharman I	Grossida *	Grossida **	Groxea *				* la mare ** pe uscat
Gura Boazului II, port	Grossea *	Grossea **		Grossea **	Groxea	Grosesea	** la mare * pe uscat

[10] Supra nota 4 sau : I. Dumirtiu – Snagov, *Monumenta Romaniae Vaticana,* Manuscrise, Documente, Hărţi, Catalogul expoziţiei istorice de la Muzeul Cotroceni, Ediţia II – a, 1996.

Caraharman II							
Golful Siutghiol deschis la mare, s. Canara, Ovidiu, cetate şi insulă	Zanauarda	Zanauarda	Çnauarda	Çanauarda	Çanauarda	Zerauarda	
Constanţa	Costanza	Costanza	Gostança	Costança	Gostança	Costanza	
Tuzla							
Mangalia	Pangallia	Pangallia	Pangalla	Pangalla	Pangalla	Pangala	
Şabla			Lo Sillucico	Lo Sillucico	Lo Sillerico		
Capul Caliacra	Laxelluza	Lavelluza Calliacra	Challiacra		Calliacra		
Cavarna, Balcic		Carbona	Carbonia	Carbone	Carbona		

TOPONIME DOBROGENE ÎN SECOLELE XIV – XVI DUPĂ PORTULANE MEDIEVALE MAI PUŢIN CUNOSCUTE [11]

De la nord spre sud **Tabel III**

Toponimul (hidronimul) actual propus	Din documente antice după Arrian cf. tab. I.	Trans-formări	După 1300 Harta lumii Angelo Delcert	1492 Abraham Ortelius Hărţile trecutului Tav. 106, Vatican	1542 Harta nautică Şcoala Battista Agnese	1595 Atelierul lui Abraham Ortelius	Observaţii
1	2	3	4	5	6	7	8
Marea Neagră				Pontus Euxini, Sarmatici, Sive Scythici Pars	Mare Ponticum		
La nord de fluviu (de deltă)			Maurocastro Parmonavro Licostomo	Istrianorum portus. Sagaricus situs		Daciae pars; Arpii	
Dunărea fluviu până la Ceatal	Ister. Danubius		Flio Vicano	Ister flu.	Danubius fluvius	Lenis	
Insula Şerpilor			Fidonissi	Leuce insula (!), Licophcronis que et Spilicum	Fidonissi		
De la vărsarea în mare a Dunării Gura Chilia la nord de braţul Chilia	Gura Istrului, numită, Psilon, 60 stadii până la Boreion, a doua gură	9000 m				Psilon, ast Sauristomos Amon. Spireostoma mendose Plinius	
Delta secundară a braţului Chilia mai la sud în curs de formare	Boreion, 40 stadii până la Calon, a treia gură.	6000 m		Borium ostium. Tinagola, Tsilsim os: Stenostoma Amianta Spireostoma menilose Tienis		Leuco, infide Lycophronis et Spitum.	
Braţul Sulina	Calon, 60 stadii (pe uscat) până la Naracon a patra gură:	9.000 m		Calon ostruene			
Sulina, oraşul			Salina		Solina		
Grindul Sulina Sf. Gheorghe			Laspera	Sarmatica Pseudostemerum	Laspera		

Brațul și așezarea de la Sf. Gheorghe	Naracon, 120 st. până la Hieron a cincea gură :	18.000 m	Sanzarxa	Naracum osticon, Arriani Anari-actum Ptol. Arius Apollnias	S. Gorge	Neracum est Arriani Inariacum Ptol. Arerme Appolonia.	
Tulcea				Aegyssus			
Tulcea			Veana				
Mahmudia				Salsovia			
Murighiol (Halmyris)				Salmoduris			
Laguna lacului Halmyris (Lacurile Razelm și Sinoe).	Hieron , 500 st * (500 – 280 = 220 st), până la Histria	33.000 m		Sacrum ostium quod et Peuce maximion omonium. Peuce. Sitoenta		Sacrun asticum quied et Peuce maximma amnium	
Grindul Dranov						Basterna, porcis prom.	
Jurilofca				Vallis Domitiana			
Acvatoriul de la Histria	Spre : Pontus translatiare *						* Portul de alimbarc (încărcarc)
Histria com, 6 Martie Cap Dolojman				Eleuthery *			* simbol de far - debarcader antic
Histria Com. 6 Martie	Argamum			Ad Salices *			* simbol de far - cetate
Cetatea Histria	Histria, 300 st până la Tomis	45.000 m	Laidraica		Stranigio	Istria, et Istropolis Histernium Antonini	
Cetatea Vadu					Proslaviza		
Gura Boazului I * Schela *** Caraharman I			Grosea	Tomeata **	Grossea		* Scurgerea din lacul Sinoe ** simbol de far *** v. tab. II
Gura Boazului II ** Schela *** Caraharman II							** Scurgerea din lacul Sinoe *** v. tab. II
Sat Mamaia *				Pterum prom.			* Lacul Siut-Laspera ghiol golf la mare
Satul Canara, c. Ovidiu, oraș Ovidiu; insulă din lac; *, **, ***	Turris Muca		Zanuardia				* Insula Ovidiu din lac; ** Vicus Secu-ndini, (Lay); *** cetatea Laylor pe fundul golfului
Constanța	Tomis, 300 st. până la Callatis	45.000 m	Costanza	Tomes, Ovidiu, exilio nobilis	Costanza	Tomis Ovidy poete existus notatio Tistociere Meta puteria	

Mangalia	Callatis, 180 st. până la Caria	27.000 m	Pangalla Caslauara	Callatis	Pangaila		
Şabla	Caria, 120 st. până la Tetrias	18.000 m	Grarya	Caria			
Capul Caliacra	Tetrias 60 st. până la Bizone	9.000 m		Timogetia			
Cavarna	Bizone		Gamaina	Bizonis			

[11] Supra nota 4, sau : I. Dumirtiu – Snagov, *Monumenta Romaniae Vaticana,* Manuscrise, Documente, Hărţi, Catalogul expoziţiei istorice de la Muzeul Cotroceni, Ediţia II – a, 1996 ; altele faţă de cercetarea lui N. Popescu Spineni din 1972.

TOPONIME DOBROGENE DIN SECOLELE XVII – XIX DUPĂ CĂLĂTORI STRĂINI PRIN DOBROGEA [12]

De la nord spre sud **Tabel IV**

Toponimul (hidronimul) actual propus	Gerardus Valk 1678	Nicolas de Fer 1688	Jacob Sandrart, început de sec. XVIII	Harta Germană 1728	A de Demidof 1853 pe o hartă din 1774	I.F. Schmid 1788	Evlia Celebi 1651, 1656 şi Ion Ionescu de la Brad 1850, în A.D. 1/2000 (Extras)	Observaţii
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Marea Neagră	Pontus Euxinus		Mare Nigrum	Das Schwartze Mer	Mer Noire		Kara Deniz Mer Noire	
Dobrogea		Tartaria		Dobrutzische Tartaren	Bulgarie		Dobroudja	
Delta Dunării	Trei braţe *	Două braţe	Trei braţe	Două braţe	Trei braţe	Trei braţe	Trei braţe	* mai multe ostroave.
Tulcea	Tulcia	Tulcia	Tulcia	Tultsch	Goultcha		Toultcha	
Insula Şerpilor			Ilanada I.					
Sf. Gheorghe		St. Giorgio					Kadârle Bogaz	
Igliţa				Igliza Nou				
?					Tchardak			
Măcin				Matchin			Matchin	
Isaccea			Nivoz	Isatchi	Isaldelia		Saktcha	
Enisala		Babaova - Tomi	Tomiswar *		Eiseldik	Jengi Sala	Jenisala	* cetate cu două turle şi cruce
						Gysma		
Lacul Razelm					Lac Rassem *		Lac Razelm	* simbol geografic
Piatra Roşie				Rossechti	Zemschiev	Roschacht *	Tourkoia	* simbol

Turcoaia								petrografic
Babadag					Baba-Dagh		Baba	
Cataloi				Stebit			Kataloi	
Casimcea					Kasimtchi		Kassimtcha	
Hârşova				Chirschowa - Chieustanger[12]	Hirsova	Hirsowe *	Hirsova	* plasat eronat la sud de V. Carasu, drum spre C.ţa.
Dăeni				Daja		Doen	Dajeni	
Saraiu	Mesme	Hesmo	Syber	Sarai		Sarai	Saraince	
?						Koderow *		* slavon
?						Sirofi *		* slav
Capidava - Topalu				Basma *			Topala, Calichioi	* cruce
Băltăgeşti				Bunar *			Baltadjechti	* tc. punar = fântână
Ghindăreşti						Gislereschti	Guizdar	
Corbu					Kargalik *		Kargalik	* tc Gargalâc
Cetatea Vadu		H. Proslawitz	Alt Proslawiz				Karaerman Kalesi	
Cetatea Histria			Istropoli *					* plasat eronat
Gura Buazului I	Caraharman	Caraharman		Kara Kerman	Karaherman	Karakerman	Karaerman	* v. tabel II
Gura Buazului II		Nucvo Scala					Karaerman Novoe	* v. tabel II
?	Tühaz							
Nisipari			Glitño				Borlak	
Castelu	Vestian *	Vestian *		Vistan *			Alakap	* H. rusă 1835.
Movilă la Constanţa		Chiosorge *						* pct. cotă de nivel Avretuk Tepe
Constanţa	Chiustendjects Prossiriza *	Costance **	Chiustenge **	Chirustanger	Kustendsche	Konstange		* or.aş ruinat ** cetate
Constanţa	Tomis * Babba **			Tomisu			Kustendje	* post A.Ortelius ** Hoffman, Geneva
?		Elentheae *						* neidentif.
Cernavodă	Defter *	Dectar *	Dester *	Tschernawada	Csernavoda		Bogazkeui	* tc = caet, pct. de înregistrare vamă.
Băneasa			Denigu *				Ghiuvegea	* sl. = bani, tc = Parachioi
Urluia			Baiazet *				Iusufpunar, Talasman	* tc. = colină 158 m
?			Turnraca					
Adamclisi	Prorada *		Pronoda *	Tibisken			Adamkoulise	figurat ca monum.
Costineşti ?			Bana					
Chirnogeni				Ghiuvenli			Ghiuvenli	tc. Ghiuvenli
Mangalia	Mangegalia *		Magnegalia *	Mamnhala	Mangalia	Mankala **	Mankalya	* cetate, moschee

[12] Schiţe şi crochiuri după T. Mateescu în Revista Arhivelor, *Canalul Laman* ; note în volumul lui A. de Demidoff, Paris 1853 ; şi la Ion Ionescu de la Brad în 1850.

DENUMIRI TOPICE DOBROGENE CUMULARDE ÎN PORTULANELE ŞI ÎN HĂRTILE PRE - MODERNE [13]

De la nord la sud

Tabel V

Toponimul (hidronimul) actual propus	1395 – 1396, Codex Latinus Parisinus, după Paulus Ducensis	Sec. XVI Lista localităţilor după G. Angelo de Medici (Papa Pius IV) p. 249, Vatican	1562 în Logia Vaticanae după fresca lui Rafael Sanzio, şi Etienne de Pérac, topograf	Tabelul IV	Observaţii
1	2	3	4	5	6
Marea Neagră	Pontus Euxinus	Mar Nero	Euxini Ponti Pars	Mare Nigrum; Das Schwatze Mer; Mer Noir	
Dobrogea		Dobrugea *		Dobrutzische Tartaren	* Prima atestare
Dunăre					
Chilia Veche		Locostomo	Licostomo		
Tulcea	Vicina *	Peuce uel sagro	Peuccueleuro	Tulcia	* Prima atestare sec. X la A. Comnena; ultima atestare în 1508; tab.II
Insula Şerpilor		Inaritumosi	Inaritumosi	Ilanada I.	
Sulina *		Saline	Saline		* Prima atestare sec. XI
Măcin		Drimaga	Dranaro		
Isaccea		Niouz	Niouz	Nivoz	
Igliţa *		Trorus	Trostius		* Troesmis
Babadag	Baradiga	Bada	Bada		
Enisala		Babrech		Nevesel	Nevesel, Vicus novus în DID II, indice
Ostrov Tl. *		Custi	Curius		* După poziţa pe hartă
Dăcni		Beroe *	Beroc *	Daja, Doen	* Gârla Băroiu Daia, Daiachioi
Gârliciu		Cium	Cium		* Cius, DID II
Hârşova		Cursum	Carsum	Chirschowa	
Capidava		Cabidana	Cabidana	Basma ? *	* Probabil
Cernavodă		Axiopoli	Axiopolis	Tschernawada	
Mârleanu		Succidaua	Succidaua		
Vadu, Caraharman *		Temono		Kara Kerman	* Gura Buazului I, II
Canara, Ovid. în golful lac. Mamaia		Zanuarba	Zanauarda		* Vicus Secun-dini, Turris Mucaporis, tab. II
Constanţa	(Tomi) ? *	Tomi	Tomi	Kustendje	* Cetate mare fără nume cu 4 turnuri pe portulan
Mangalia		Pangola	Pangala *	Mangalia	* la N de Tomis, plasat eronat
Silistra	Chalachar *	Durostorum	Durostorum		* Pe Dunăre după poziţie
		Dansudaua *			* Top. neidentificat

[13] Supra nota 4, sau : I. Dumirtiu – Snagov, *Monumenta Romaniae Vaticana,* Manuscrise, Documente, Hărţi, Catalogul expoziţiei istorice de la Muzeul Cotroceni, Ediţia II – a, 1996.

TOPONIMELE VĂII CARASU ÎN ANUL 1855 [14]

De la vest la est **Tabel VI**

Se citeşte de pe planul următor

Poziţia faţă de Planul bornelor; de la – la	Denumiri toponimice în harta lui Jules Michel			DENUMIRI ACTUALE
	TOPONIME	ORONIME	HIDRONIME	
1	2	3	4	5
0			Danube Fl.	Fluviul Dunărea
1	Rassova			s. RASOVA
2		Valée de Caramantche		Valea Peştera
3	Tcherna - Voda			or.CERNAVODĂ
5		Pont de Caramantche		-
			Lac d'Yenikeui	Lacul Cochirleni
6	Yenikeui			IENICHIOI, sat distrus c. Rasova
11	Ivrinetz (ruines)			IVRINEZU MARE s. c. Peştera
12	Cimetière d'Ivrinez			-
13 - 14			Puits d'Ivrinetz	-
			Lac de Cara - Sou	Fosta Vale Carasu
22	Idris			IDIREZU, VETERANU, s. c. Peştera
24	Tchelebikeui			s.MIRCEA VODĂ
24			Puits (de Tchelebikeui)	-
29		Pont de Cara – Sou		-
30	Cara – Sou (rouines)			or. MEDGIDIA
		Fosée de pierres		Valul de piatră
19 – 20		Camp retranchée 1		-
26		Camp retranchée 2		-
27	Mahmoudkieui			**s. IZVORU MARE**
32		Batterie Turquie (Tabia), de Cara – Sou		-
34		Grand Fossée dit de Trajan		Valul Mare de pământ
		Petit fossée dit de Trajan		Valul Mic de pământ

[14] Harta topografică a Văii Carasu întocmită de Jules Michel în 1855 de mai jos.

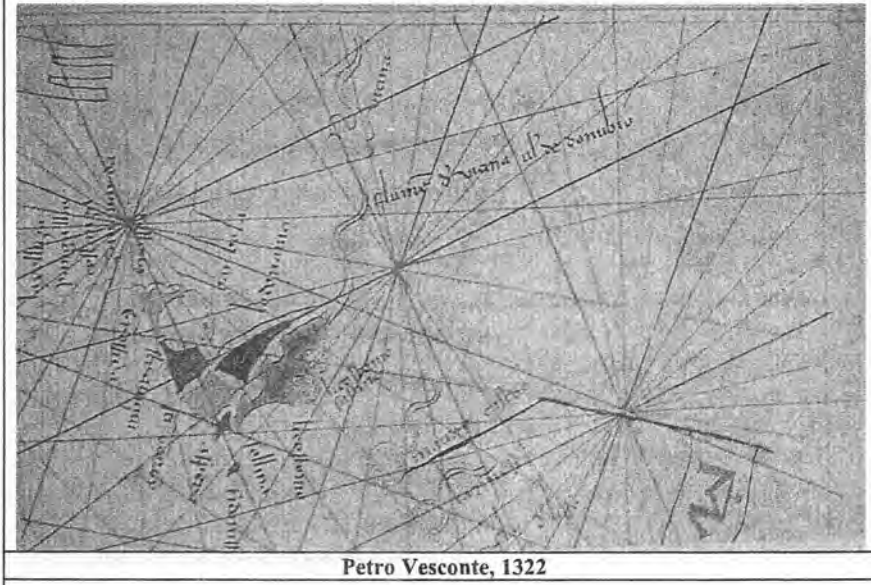
		Route Cara – Sou		Şleau dispărut
		Valée d'Yenikeui		Valea Ienichioi
		Chemin d'Ivrinetz à Carakeui par la Valée		Şleau dispărut
25	Tereskeui (ruines)			TERZIVEDI, sat dispărut (c. Izvoru Mare)
		Route (Ivrinetz) Cara - Sou		Şleau dispărut
34	Carakeui			CARACHIOI, sat dispărut s. c. Valea Dacilor
35	Cimetière (de Carakeui)			-
36	Nouveau Bulbular			s. KUCIUK BULBUL, CIOCÂRLIA DE SUS
37	Kusteli (rouines)			s. CASTELU
37	Bourlak (rouines)			BURLAK, sat distrus
38	Nouveau Mourfatlar			s. SIMINOC
39		Camp retranchè circulaire		
40	Cimetière (de Mourfatlar)			
40	Caratai			s. NISIPARI
41	Vieux Bulbular			s. BUIUK BULBUL, CIOCÂRLIA DE JOS
41	Alacapo			s. POARTA ALBĂ
42			Puits d'Alacapo	
42	Vieux Mourfatlar (rouines)			MURFATLAR, or. BASARABI
43		Camp retranchè circulaire		
45	Omourchena (rouines)			fost VALEA SEACĂ, c. VALUL LUI TRAIAN
45			Puits d'Omourchena	
47	Drounlar (rouines)			s. DRAGANLAR, sat distrus
49	Hasandchia			s. VALUL LUI TRAIAN
49			Puits d' Hasandchia	
50	Mahomedjè			s. STRAJA, sat parţial distrus
57			Puits du Fosée	
58	Anadolkeui			s. ANADOLCHIOI
59	Assidolue			s. CUMPĂNA
			Lac de Sutghiol	
	Tsatmalar			s. BIRUINŢA
		Sources de Tsatmalar		
62	Lasmahalesi			s. LAZU
63	Kustendjé (Ancienne Tomis)			or. CONSTANŢA
63	Mouma			SAT MAMAIA,

64	Tekirgoel			or. TECHIRGHIOL
65 - 66			Lac de Tekirgoel	
66	Touzla			s. TUZLA
67		Cap de Touzla (Touzla Bouraou)		
			Mer Noire	

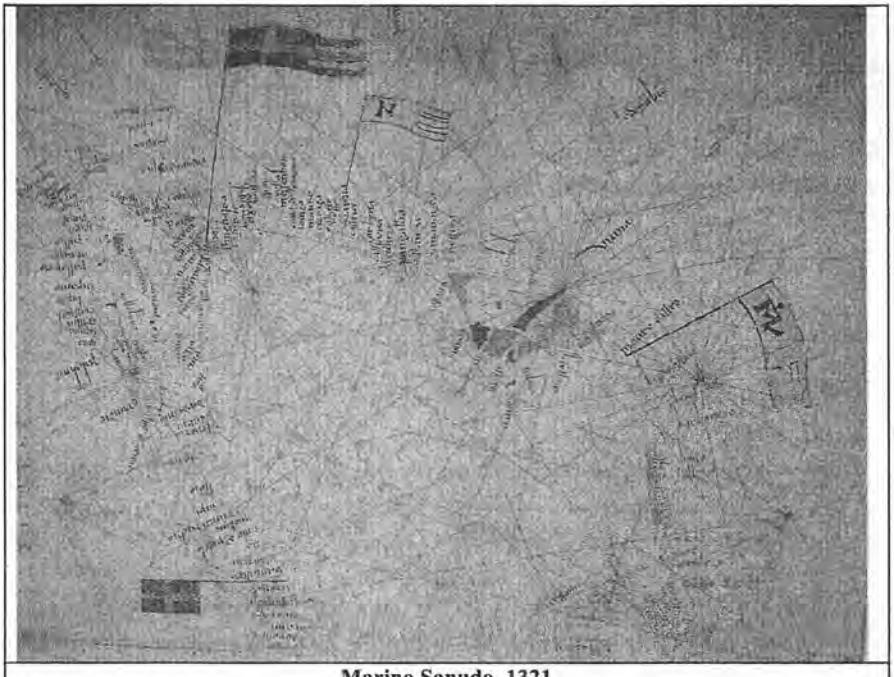
COINCIDENŢA NUMELOR DE LOCURI DOBROGENE PE LITORALUL ROMÂNESC AL MĂRII NEGRE

Se va citi împreună cu figurile din portulanele lui Petro Vesconte şi Marino Sanudo de mai jos

Urmărim doar localităţile din România, portulanul cuprinzând la sud, Bulgaria şi la nord Ucraina.



Petro Vesconte, 1322



Marino Sanudo, 1321

I. Caracteristici morfologice

Portulanul lui Petro Vesconte fiind viu colorat ne oferă posibilitatea de a aprecia traseul scurgerii canalelor şi braţelor din delta Dunării în plină evoluţie, printre mai multe categorii de material aluvionar.

Culoarea neagră este dată de pământurile vegetale acumulate şi depuse imediat după desprinderea de la Ceatalul Tulcea în Ostrovul Letea.

Culoarea roşietică de la nord reprezintă Braţul Chilia al deltei, împreună cu delta secundară a braţului în curs de dezvoltare de pe braţul principal Starâi Stambul şi canalele adiacente ale aşezării Licostomo Saline, adică oraşul Vâlcov.

Oraşul Maurocastro (Cetatea Albă) aflat mai la nord foloseşte aceiaşi culoare.

Culoarea maronie reprezintă ostrovul Sf. Gheorghe delimitat la sud de grindul Dranov, care începuse să se formeze.

Culoarea galben închis este dată de nisipul aluvionar depus la vărsarea braţului Sulina în mare, în ostrovul Aspera (Caraorman), care comunica cu marea prin gârla Împuţita.

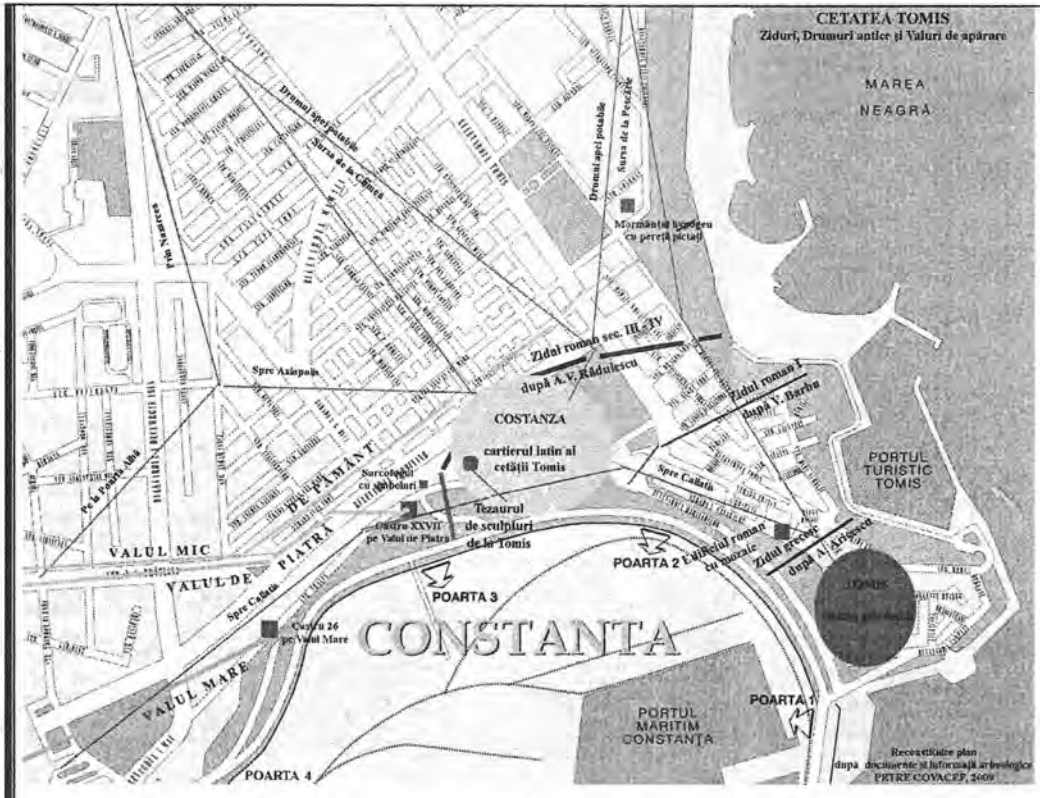
Culoarea galben deschis reprezintă depunerile aluvionare din ostroavele lacului Razelm începând cu canalul Dunavăţ, terminat la marginea plajei cu Gura Portiţei. O mică poartă de intrare în marele complex lagunar Razelm - Sinoe, arată calea de intrare spre Straiqui (Cetatea Histria). Mai la sud, canalul de scurgere al unui prea plin (Gura Buazului) ne conduce la Grossida (Cetatea Vadu, Caraorman).

II. Localităţi dobrogene de pe litoralul românesc

Tabel VII

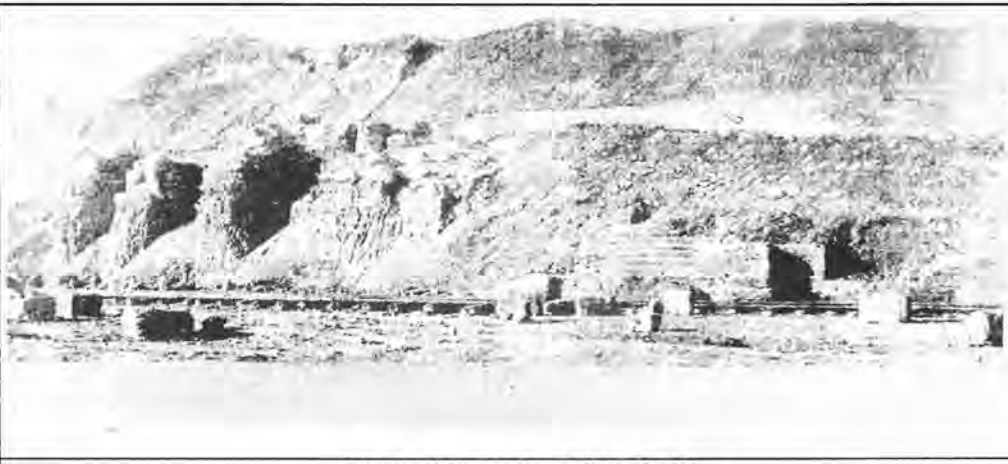
De la sud la nord

Toponimul actual	Alte nume purtate	Etimologie, date geografico – istorice, constatări, aprecieri, localizări.
Mangalia	Callatis. Pangallia; Pangalla; Pangala; Pangalia. Mangegalia; Magnogalia; Mamnhala Mankala; Mankalya. Mangalia.	Callatis, toponim clasic grecesc, care a fost cetatea doriană a Heralcleei Pontica din sec. VII a.Chr. A fost un loc de acostare după Itinerariul lui Arrian în sec. II, după care apare explicit şi în Tabula lui Peutingher ori în Scutul de la Durra Europolis. Evoluţia toponimului : Slavii nu au influenţat toponimul grecesc de Callatis până în sec. XIV. Prin latina vulgară, Call = Gall (cocoş); asimilat de grecii creştini cu Pan = Panaghia, numele dat icoanei Fecioarei Maria; acest triftong preluat în Dobrogea de limba elenă creştină spre modernă cu radicalul Pan, îl punem în legătură cu clima blândă a oraşului şi apele termale sulfuroase, miraculoase, chiar sfinte, ale lacului din apropiere. Turcii :Triftongul consonantic Pan = Gall, greu de pronunţat în limba turcă, înlocuit cu Mam (mâncare) sau Man din care a derivat turcismul Mam Gall (mâncare abundentă, ospăţ). Începând cu secolul XVII constatăm influenţa limbii turce, refractară la expresiile creştine, care a subtilizat radicalul Pan în Man. La începutul sec. XIX apare clară denumirea oraşului Mangalia (v. şi la Ion. Ionescu de la Brad).
Costineşti	Parthenopolis; Bana ?; Comorova.	La R. Vulpe, DID. 2. p.26. Pădurea de la Comorova.
Tuzla	Stratonis Turris	La R. Vulpe, DID. 2, p. 205.n.131.
Eforie Sud	Staţiunea Movilă; Carmen Sylva; Vasile Roaită.	Dan Aldea, avocat, Memorii, 1985, în mss. Recensământul localităţilor jud. Constanţa (RJC) din 1912 – 1941, 1947; Idem, RJC, 1950 – 1962.
Eforie	Eforie; Eforie Nord.	Vine de la Eforia Spitalelor din România; Staţia CFR Eforie, în Mersul trenurilor 1928; RJC. 1931 – 1962; Sanatoriu balnear la Grand Hotel în 1930 – 1933; RJC. 1962 – 1968.
Agigea	-	Toponim original; tc., agi = amar; cu referire la gustul apei lacului omonim; lac dispărut 80 %, pe traseul albiei Canalului D.M.N.
Lazu	Lazmahale;	La R. Vulpe, DID, 2, p. 443.



Constanța	Tomis; Tomes; Costanza; Gostança; Costança; Constantia; Constantiana; Kustendje.	Colonie grecească (Milet) din sec. VI a. Chr; emporion; reședință a provinciei. Distrugeri, refaceri sub Justinian; decădere sub avari și slavi; după sec. VII, stare precară. Pe o schiță portulan bizantin din sec. XI - XII, nepublicată, (I. Mănucu, A.), am citit numele orașului Costanza alături de cel al orașului Solina, ca porturi de pe coasta de vest a Mării Negre în legătură cu vărsarea Dunării în mare. Probabil prima mențiune cartografică a orașului port. Reveniri alterate, succesive, la numele orașului la toți cartografii medievali și pre-moderni. Radu Vulpe (Pontica 2), vorbește într-o cronică a sa, despre evoluția paralelă a două așezări antice foarte apropiate (până la 1 - 2 km), existente pe teritoriul mic al peninsulei și platformei orașului. Prima *Tomis* - vechea cetate grecească și a doua mai târzie *Costanza*, *Constantia ori Constantiana*, cetatea romanilor instalați în provincie. Credem că numele *Costanza* este cel mai aproape de adevăr. Romanii au păstrat multă vreme numele *Tomis* al cetății comerciale și de tranzit grecești. *Cetatea grecească Tomis (Tomes)* a ocupat sudul peninsulei orașului, la sud de actuala Piață Ovidiu. Atestate vechi urme grecești de ziduri. La nord de Piața Ovidiu, Andrei Aricescu (Pontica 5) a localizat zidul antic al Tomisului. Locul de exil în jurul căruia poetul latin Ovidius și-a petrecut cu amărăciune exilul, pe lângă zidul și poarta cetății atât de evocată în versurile sale. *Cetatea romană Costanza (Costantiana)*, este cartierul latin al cetății de la Tomis, Costanza spunem noi; cartierul a ocupat platoul înalt al orașului

		actual, între Biserica Greacă, Poşta Veche, Tribunalul şi limita vestică de la poarta 3 a portului Constanţa. Limita nordică a cetăţii romane Constanza s-a aflat la zidul antic din bulevardul Ferdinand, după A.V. Rădulescu. Se pare că cetatea Costanza apare pe portulanul lui Paulus Ducensis, din Codex Latinus Parisinus (v. mai sus tabelul V). La poarta 3, s-au aflat până la începutul secolului al XX - lea un templu antic, un atelier de sculpturi şi un zid de sprijin masiv: *Tomis şi Costanza* denumiri păstrate succesiv în portulane şi în sec. XVII. Turcii care au ocupat Dobrogea în secolul XV, au asimilat în limba lor mai uşor numele de Kustendjeh. Numele de Constanţa apare explicit prima oară la Mihai Eminescu la 18 august 1878 în ziarul Timpul.
		Ἀγαθῇ τύχῃ· βουλὴ δῆμος τῆς Μητροπόλεως Τομεως Π. Αἴλιον Γάϊον, ἄρξαντα ἐπι- γαμίως, ἐκδικήσαντα πιστῶς, πρεσβεύσαν- τὰ εἰς Ῥώμην παρὰ τῶν θειοτάτων αὐτο- κρατόρων Τ. Αἰλίου Ἀδρι- ανοῦ Ἀντωνείνου Σεβαστοῦ ἰδίοις. „Aici odihnesc Ioan, fiul lui Focas, din Costantiana, soţia sa Constanţia şi fiica sa Romana (salutare drumeţule (?))".
Bloc de marmură descoperit la Constanţa. Sec. V – VI Inscripţia atestă vizibil existenţa cartierului latin al cetăţii de la Tomis		
		Tomis şi Costanza denumiri păstrate succesiv în portulane şi în sec. XVII. Turcii care au ocupat Dobrogea în secolul XV, au asimilat în limba lor mai uşor numele de Kustendjeh. Numele de Constanţa apare explicit prima oară la Mihai Eminescu la 18 august 1878 în ziarul Timpul.

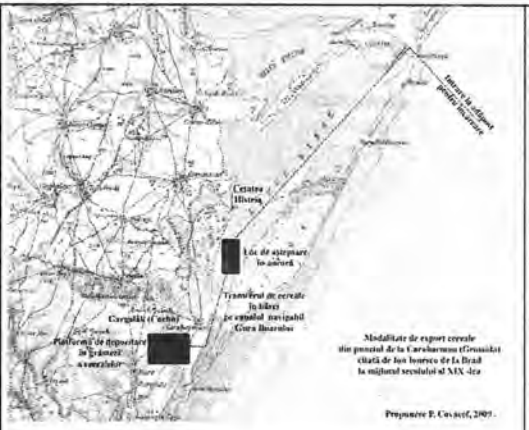


Cartierul Costanziana al Tomisului

Traseul zidului cetății care urcă pe taluzul falezei; șapte trepte din templul de la poarta 3; corpul de gardă al paznicilor turnului descris de Camille Allard; Atelierul de Sculpturi cu piese parțial prelucrate; patru fundații masive ale zidului de sprijin pe drumul spre Callatis; clădirea punctului vamal din 1894; linia de tragere a vagoanelor de la baza falezei portuare.

Mamaia	Mumai; Mamaia; Sat Mamaia.	În planul „ Carte toporgaphique de l'Istme de la Dobroudja" din 1855 după Jules Michel, (v. la Tabel VI) toponimul Mumai, (tc. mum = felinar), apare distinct la vărsarea în mare a surplusului lacului Siutghiol, undeva la Hanul Piraților. Canalul deversor punea în funcțiune la începutul sec. XX o moară cu zbaturi de apă. Diferența de nivel de 1,80 m din anul 1911 la debitul capabil pe o secțiune a canalului de 50 mp, putea să pună în funcțiune pietrele de moară. În timp canalul a fost colmatat. Probabil atunci, înainte de anul 1855 și din antichitatea timpurie, pe canalul deversor în funcțiune se putea intra cu bărcile mici (0,80 m pescaj = 5 - 10 t depalasament) în lacul Siutghio. Adică minim 50 de saci de cereale. Pentru ușurarea navigației la intrarea pe canal trebuia să se afle un far (felinar) Mum, Mumai = loc de far. (v. Planul la tabelul VI). Avem confirmarea că numele de Mamaia vine de la acest loc. Stațiunea Mamaia a fost înființată în anul 1905 de Ion Bănescu (primar). De fapt pe acest loc s-a aflat Sat Mamaia, așezare desființată. (RJC, 1968). Așezarea a fost reconstituită pe același amplasament la RJC din 1992.
Palazu Mare	Palaz; Cișmea; Hangarele vechi; Hangarele noi.	Așezare înființată până la mijlocul sec. XX în legătură cu Baza militară aeriană de la ***Hangarele Noi.*** Localitatea este opusă Stațiunii Mamaia pe o falează înaltă și a servit drept reper pentru Flotila de Hidroavioane a României între 1936 - 1960. *La Cișmea*, se amintește (M.I.D. Dobrogea XX, 1904) că a fost un campus militar al trupelor franceze în anul 1855, unde s-a produs o mare epidemie de holeră în rândul militarilor francezi. Se vorbește de 3.000 de victime, exhumate și transferate în cimitirul eroilor din Constanța, la sfârșitul sec. XIX. Cercetări recente (2005) la Carefour, nu au confirmat pe 10 ha în amplasament, victime sau urme militare ale eroilor francezi. La Cișmea s-a aflat între 1918 – 1936 un atelier de reparații pentru hidroavioanele rechiziționate (5 – 7 ex.) de la trupele Germane după război. Atelierul a purtat numele de ***Hangarele vechi***. Așezarea de la Palazu Mare nu s-a aflat pe traseul drumurilor antice sau medievale.
Ovidiu	Canara; Ovidiu II;	Canara, tc. = carieră de piatră. Ovidiu, nume de comună schimbat la RJC, 1930. Devenit oraș în 1989.

		Ovidiu II, numele unei termocentrale electrice din anul 1952, construită pentru funcționarea variantei din acea perioadă a Canalului D.M.N.
Așezare romano - bizantină neidentificată	Vicus Secundinus; Turris Muca; Laicus Pyrgus; Turris Mucaporis; Zanuarda Zanauarda; Çnauarda; Çanauarda; Zeruarda.	Așezare romană cu ziduri și turnuri care a păstrat și urme de locuire romano – bizantine după cercetările recente. Așezarea nu a fost încă denumită după primele cercetări. (M. Bucovală, Gh. Papuc). Noi anticipăm și ne permitem să-i spunem *Vicus Secundini.* Logic era Vicus, al doilea popas după Constanța (Secundus). Numele așezării apare doar în cele 7 inscripții identificate pe aria așezărilor rurale ale cetăților Tomis și Histria. Cele 7 inscripții aparțin Laylor (ISM 2, Tomis), descoperite pe singurul drum antic circulabil dintre Tomis și cetatea Histria. După analiza pietrei pe care s-a dăltuit inscripțiile, două din 6 sunt din calcar de Ovidiu. Alte două blocuri de piatră pentru inscripții provin de la cariera Piatra (Taşaul). Cea descoperită la Vadu. Drumul antic ocolea prin partea de vest a lacului Siutghiol. În antichitate lacul Siutghiol era un golf de mare deschis la Marea Neagră iar un drum direct pe grindul Stațiunii Mamaia ca în zilele noastre nu exista (cf.. acad. N. Panin; canalul Mumai de mai sus; M.I.D. în Dobrogea XX, 1904). Cetatea Vicus Secundinii (Turris, Muca, Pyrgus) s-a aflat pe marginea de vest a golfului Ovidiu (Canara) acolo unde se fac cercetări astăzi de către C. Băjenaru. Cetatea Vicus Secundini era port la Marea Neagră, iar Layi, cetățeni liberi, aveau libertate de navigație spre Palestina de unde proveniseră (opinia noastră P.C., contrară opiniei lui R. Vulpe). Deoarece stațiunea Mamaia nu exista ca perisip (grind), Layi puteau să navige pe Marea Neagră deschisă. Mai spre nord: Zanuarda: Radicalul **Za** întâlnit în *„ Codex Latinus Parisinus "* (Tab. V), atribuit rădăcinilor denumirilor unor cetăți medievale cu ziduri și turnuri : Zarzanelo, Zorio, Maulezin, Brechazi, Sanzorzi, Grezia, Anzara, Dezicho, își are originea în limbile folosite pe întreaga arie a regiunii. Gr. = **Zavo-mara** = zid neregulat. Lat. vulg. **Zabba** = platoșă, apărătoare; dar și întăritură de apărare (zid). Slava veche. = **Zanogu**, noțiune geografică, zănoage. Moldava medievală unde se întâlnește termenul de **Zancă**, pentru orice întăritură, fortăreață sau chiar pentru cetate.
Corbu	Grossea; Groxea; Grosesea; Caraharman II; Nuevo Skala; Novaia Skela; Gura Buazului II; Gura Bugazului II.	Lat. **Grossus** = cu referire la grosime (lățime), despre dimensiune. Considerăm că acest toponim a fost o parte de vorbire din Dobrogea medievală, cu referire la lățimea unui canal de scurgere a apelor în exces transferate pe plaja litorală de la coada lacului Sinoe în mare. A fost probabil cetatea de la Caraharman. Lagunele de pe litoral se aflau în curs unele de formare altele de colmatare, proces aflat în curs și în zilele noastre. Închiderea cu nisip aluvionar a lagunelor Razelm și Sinoe, adică de formare a grindului Chituc s-a încheiat prin apariția promontoriilor de nisip de la Gura Portiței.


Cetatea Histria
Loc de aşteptare la ancoră
Transferul de cereale în bilere pe canalul navigabil Gura Buazului
Platforma de depozitare şi încărcare a vaselor
Modalitate de export cereale din portul de la Caraharmanu (Grossidae) citată de Ion Ionescu de la Brad la mijlocul secolului al XIX-lea
Propunere P. Covacef, 2009.

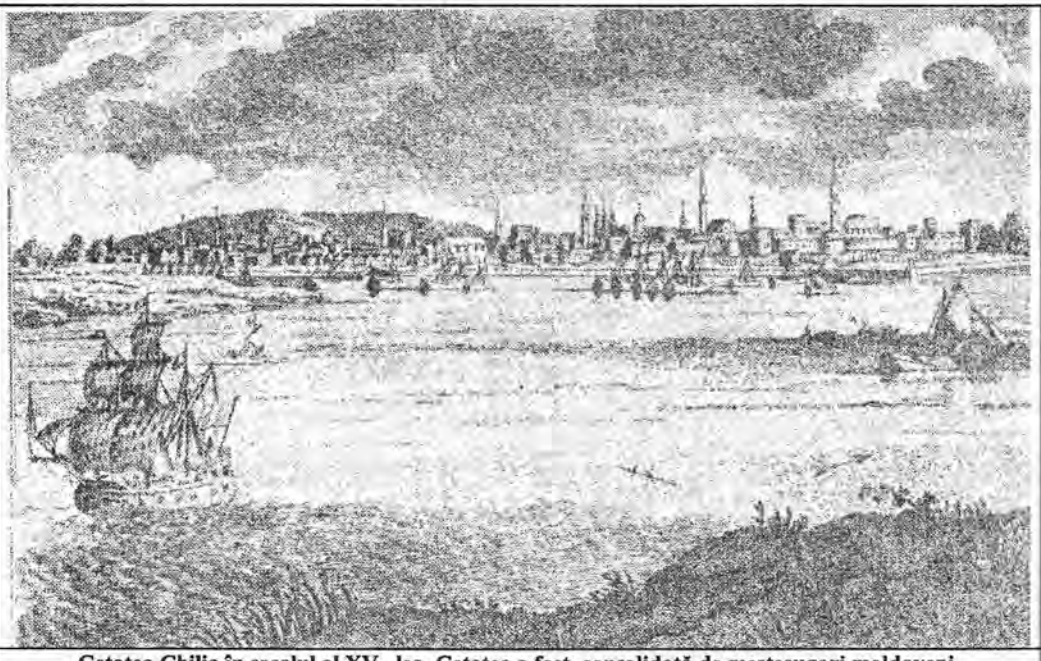
Schela de încărcare din Dobrogea de la Caraharman	Încărcarea unei corăbii la o schelă

		Bararea deversărilor la Gura Portiţei şi la Gura Peritеasca, a favorizat formarea a două canale de scurgere prin plaja litorală. Cele două canale au preluat surplusul de afluent din lacul Sinoe şi se vărsau în mare pe plaja de la Caraharman (Vadu). Au fost numite Gura Buazului. (tc. Bugaz=Gură). Ambele canale au fost navigabile pentru bărci cu rame cu un deplasament de maxim 15 – 20 saci cu cereale, (1,5 – 2 tone, sau 0,80 m pescaj). După descrierea făcută de Ion Ionescu de la Brad în anul 1850, în acest loc, pe o platformă (arman) din apropierea cetăţii, cerealele aşteptau la sfârşitul verii depozitate în grămezi în aer liber corăbiile turceşti, spre a fi încărcate şi exportate de la schela cetăţii. Nuevo Skala (Novaia Skela). Navele mari de transport intrau în lacul Sinoe şi aşteptau la adăpost de furtuni, încărcarea cu cereale aduse cu bărcile spre amonte pe cele două canale. După încărcare, navele plecau ţi ieşeau în mare pe la Gura Portiţei. Navele mari nu puteau sta în larg în faţa cetăţii de la Vadu în mare deschisă la distanţe mari, deoarece plaja era foarte întinsă.
Vadu	Grossida; Groxea; Tomeata; Caraharman; Kara Harman; Gura Bugazului I	Procesul de formare la nord de Gura Portiţei a grindurilor de pe litoral evidenţiate în vremea lui Strabon, amintite în cronicile sale drept „ piepturi ". Grindurile au fost parcurese şi măsurate pe traseele lor de istoric pe istmurile din nisip acumulate de la nord la sud, provenite din deversările Dunării. Tomeata, = a Tomisului. Rezerva de depozitare a portului Tomis. Kara, tc. = negru; Harman, tc. = arie, suprafaţă; dar şi loc pentru treierarea cerealelor. Cetatea de la Caraharman a fost reconstruită de Turci, pe ruinele unei aşezări mai vechi, antice. Cetatea s-a aflat în funcţiune până în anul 1830. Cercetarea arheologică recentă întreprinsă de S. Iosifescu la cetatea Caraharman, publicată în anuarul Pontica din anul 1980, confirmă urme de locuire bizantină, peste care s-a adăugat cetatea turcească începând cu secolul XVII, atunci când cele două canale s-au aflat în stadiul de exploatare maximă. (v. Propunerea noastră de mai sus). Bugaz, tc. = gură de deversare (la fel ca la Cernavoda, Gura Bugaz) . Canalele au fost colmatate prin depuneri de aluviuni în primele decenii ale secolului XX. În zilele noastre relieful este puternic afectat de unele amenajări de bazine ale unei industrii abandonate.

		Prea plinul de apă în excces semnalat, a dispărut la limita plajei.
Histria	Histria; Histropoli; Strauiqui; Stranicio; Lastranichi; Istria; Istrtropolis; Histernium - Antonini; Istropoli; Stranigio;	Dacă cetatea Histria şi-a încetat apariţia în documentele istorice sau în inscripţii în sec. VII, portul cetăţii Histria nu a dispărut nici în zilele noastre. Diferite nave pescăreţti sau şalupe, uneori cu turişti, vin şi acostează la cetate, în puncte numai de pescari cunoscute. Lacul Sinoe care spală plajele anticei cetăţi, permite accesul în lac pe la Gura Portiţei cu ambarcaţiuni cu pescaje accesibile la adâncimi de 1 – 2 m. Variaţia (creşterea) nivelului Mării Negre în raport cu nivelul din secolelor al XVII-XIX –lea, face ca excedentul de apă afluient din Dunăre pe canalele Dunavăţ şi Dranov, să se egalizeze cu nivelul mării. Nu avem confirmarea sigură a existenţei unui port antic la Histria (cel sugerat de V. Canarache a fost o informaţie neverificată de cercetare), chiar şi O. Bounegru se îndoieşte de o asemenea construcţie. Părăsirea cetăţii de către majoritatea locuitorilor în sec. VII, s-a produs din cauza lipsei de apă potabilă de pe toată suprafaţa incintei (ipoteza noastră, P. Covacef, Pontica, 1992 şi 2006), nu exclude păstrarea tradiţiei navigatorilor care abordau pe mare cetatea de sute de ani. Obişnuinţa cultivatorilor de cereale, producătorilor de peşte proaspăt sau sărat şi de alte produse alimentare din regiune, de a le exporta din portul Histria, s-a păstrat mai multe secole şi după sec. VII. În acest mod cetatea a apărut în portulanele veneţiene cu numele deformat (anagramat) Strauiqui, Stranicio, s.a.
Insula Popina, diferit de Enisala.	Banbola.	Pe toate portulanele veneţiene denumirea este atribuită unei insule, marcată topografic vizibil cu un punct roşu în mijlocul lacului (Razelm). Este vorba despre insula Popina. Mai mulţi autori plasează denumirea eronat la Enisala. Cuvântul derivă din grecescul ***Bambous*** = bambus. Bambusul este o plantă tropicală adaptată cu greu climei temperate. Totuşi: Condiţiile climaterice mai blânde din oraşul Sulina, ne-a permis să constatăm în zilele noastre, că bambusul creşte şi se dezvoltă destul de bine în pâlcuri, pâlcuri, din oraşul Sulina. Nu este o exagerare ci este o constatare perieghezică făcută de noi, pentru volumul publicat 2003, „Cimitirul viu de la Sulina". Ca o curiozitate a naturii, cronicarii veneţieni (autorii portulanelor) au descoperit în insula Popina din mijlocul lacului Razelm, bambusul ca plantă împreună cu rizomii respectivi. Este motivul pentru care au dat acest nume „Bambola" insulei din lac. Pe insulă urmele arheologice romano - bizantine identificate (R. Vulpe, DID 2), o plasează alături de aşezarea „Bisericuţa" (Chituc) pe traseul vechi al navigatorilor spre Dunăre. A fost o vreme până în sec. XV – XVIII, când navigaţia din Marea Neagră spre Dunăre, spre Tulcea şi mai departe la Galaţi, se desfăşura prin lacul Razelm. La Sulina se intra greu în amonte din cauza barei de nisip. Banbola ca localitate este greu de atestat cu ziduri de clădiri, în cercetările noastre perieghezice, dar insula a fost un important punct de popas al corăbiilor, de aşteptare sau de tranzit.
Sfântul Gheorghe.	Naracon; Naracum; Neracum; Sti. Georgy; Hadd (Cad) + sufixe; Cadîrlez;	Este vorba despre aşezarea din zilele noastre de la Sf. Gheorghe. Poziţia ei la capătul braţului omonim al Dunării, confirmă graficul de formare al deltei stabilit de hidrologi, până la sfârşitul primului mileniu al erei noastre. *Naracon.* După Abraham Ortelius, care aminteşte aşezarea de pe braţul Dunării, care a fost semnalată de Arrian în sec. II după punctul Halmyris (Murighiol), de unde a plutit pe braţ 60 st. până la Naracon. (*Naracum est*

	Câdîrlez.	*Arriani; Inaricum Ptolomei; Arerme Appolonia. „ Periplu povestit de Arrian, sugerat de Ptolomeu pe drumul spre Appolonia"*). În conştiinţa creştină a locuitorilor deltei Dunării, braţele navigabile aflate în exploatare, au reprezentat Sfânta Treime. Apărătorul acestei credinţe trebuia să fie Sf. Gheorghe, militarul creştin al cărui cult s-a manifestat puternic în Dobrogea. Atribuirea toponimului pentru braţul Dunării şi eventual aşezarea medievală de la vărsare, demonstrează că numele martirului Sf. Gheorghe a fost foarte folosit în Dobrogea (la Capidava, la Lazu, la Kustendje). datorită legendei creştine a militarului roman decapitat la Cappadochia. Mai târziu, în sec. XVI, administraţia otomană şi locuitorii Dobrogei turceşti ocupate, s-au speriat de imensitatea deltei Dunării de braţele sale. Au preferat să ocupe doar ultimul promontoriu cunoscut pe care l-au putut folosi, care, în tc. = Hadd - i; Haddini bilmek, se traduce cu : limita teritoriului, sau capătul pământului cunoscut. În aşezarea favorabilă exportului de produse spre capitala imperiului Ottoman după topirea gheţurilor de pe Dunăre, primăvara, se organiza o sărbătoare, un panair (târg), care a preluat numele locului Hadd. Diminutiv Haddârlez. Mai târziu, în sec. XIX, locuitorii care erau majoritari români, creştini (apoi greci şi armeni, pe urmă slavi-lipoveni), au încercat să asimileze denumirea panairului (a festivalului) de la gura braţului Dunării cu apariţia primăverii. Primăvara apare la Dunăre (pe stil nou) spre sfârşitul lunii Aprilie; astfel creştinii au suprapus festivalul turcesc cu data martiriului militarului de la Cappadochia, Sf. Gheorghe. A rezultat o sărbătoare comună, musulmano – creştină a primăverii, care a generalizat numele panairului de Cadârlez (nume românizat) cu rolul mitologic al Sf. Gheorghe. Musulmanii din Dobrogea au preluat din oportunism titlul sărbătorii, astfel că festivitatea se petrece primăvara, cu aceleaşi obiceiuri şi tradiţii, în cele două comunităţi religioase. Totuşi, Musulmanii nu sunt atât de festivişti şi nu au obligatoriu o asemenea sărbătoare în calendarul lor. Denumirea de Cadârlez a purtat-o oraşul Sf. Gheorghe - deltă, până în anul 1909 (RJTl).
Murighiol	Halmyris; Lo donauia Lo donauisi. Canal Dunavăţ Canal Dranov.	Localitatea din zilele noastre de la Murighiol. Cetatea care a purtat numele lacului. Aşezarea geografică se afla pe un promontoriu legat de relieful dealurilor desprinse din culmea de la Beştepe (tc. Beş Tepe=Cinci coline, movile). Aici se termina după credinţa musulmană continentul. În antichitatea romană a fost cetatea Halmyris (după Fl. Topoleanu). Prin acest punct, se întra din antichitate până la în epoca modernă (sec. XVIII) pe Dunărea navigabilă din lacurile descrise. Accesul semnalat a fost dragat şi amanajat peste ani de Pescăriile Statului (I. Vidraşcu) mai întâi Canalul Dunavăţ (Carol I), 1910 şi mai apoi Canalul Dranov (Regele Ferdinand), 1922. Ipoteza noastră activează localizarea oraşului Vicina la Tulcea. Pe cele două portulane ilustrate de mai sus, chiar este indicat ***„Flumè d'Vicina ul'de danubio"***, adică : *Pe fluviul Dunărea mai departe spre Vicina.*
Caraorman	Aspera	Probabil satul Caraorman din delta Dunării. Toponimul provine din latinescul ***Asper*** cu sensul de întunecos, ţepos, al copacilor pădurii de stejar de la Caraorman, care astăzi este o aşezare izolată între grindurile deltei. O pădure de stejar impozantă într-un loc înconjurat de ape, atrăgea şi abătea din drumul lor corăbiile medievale, care aveau nevoie de lemn pentru construcţii sau reparaţii la nave. O serie de scurgeri naturale formate de lacurile din zilele noastre Gorgova, Obretin şi Uzlina, care au fost până la începutul sec. al XIX - lea canale

		navigabile, care comunicau cu lacul Razelm, deviau traseul navelor spre pădurea de stejari de la Caraorman. În acest punct lipsea piatra. Pentru construcţiile aşezării se foloseau materialele locale, lemnul şi pământul loessoid amestecat cu bălegar şi paie. De aici prin „Gârla Împuţita" se ajungea la Sulina.
Sulina	Sollina; Eskifanal; Enifanal.	Oraşul Sulina. Toponimul vine de la sarea folosită la conservarea peştelui. Aşezarea este atestată din sec. XI. Informaţie nesigură cu privire la secolul citat. Pe un portulan din acea perioadă, încă nepublicat de I. Mănucu-Adameşteanu, am văzut că pe litoralul vest pontic se aflau menţionate două localităţi, Costanza şi Sollina. Sarea se producea şi se aducea de la nord de Dunăre, fiind extrasă prin evaporarea apei din lacurile salmastre aflate pe coastă. În harta etnografică a lui Ion Ionescu de la Brad (1850) sunt menţionate în Dobrogea turcească pentru oraşul Sulina, două toponime: Eskifanal (Farul vechi) pe malul stâng şi Enifanal (Farul nou) pe malul drept. În legătură cu farul vechi (farul turcesc) de la Sulina, o recentă comunicare ne face cunoscut din documentele turceşti cercetate la Istanbul, că pe malul stâng al braţului Sulina s-a aflat un far construit în anul 1747. La mijlocul sec. al XVIII - lea, circulaţia navelor prin lacul Razelm, a fost parţial abandonată, din cauza depunerilor de aluviuni pe canalele deltei. Tot atunci a început mai intens navigaţia pe braţul Sulina, ca urmare a modernizării navelor şi a posibilităţilor de dragare sau autodragare în curentul Dunării. Respectarea unui calendar de ieşire în mare dincolo de bara de la Sulina, sau a unor canale, ştiute exclusiv de piloţii greci ai gurilor Dunării, făcea posibil ca navele încărcate cu cereale la Brăila şi la Galaţi să poată ieşi dincolode bara de la Sulina. Pilotajul era o afacere bănoasă a grecilor de la Sulina, care uneori erau piloţi, alteori erau piraţi, în funcţie de anotimp şi de valoarea navei de transport (v. P. C. *Cimitirul viu de la Sulina*, 2003).
Tulcea	Aegyssus; Thalamorium; Aegiso; Vicina ; Viana; Torre; Tulcia; Tultsch; Goultcha; Tulcea.	Vezi la P.C. *„Vicina, cel mai căutat oraş dobrogean"*, în mss. *Flume d'Vicina ul de Danubio.* Cu sensul de traseu urmat de nave, *Pe fluviul Dunărea mai departe spre Vicina.*
Chilia Nouă	Licosstomo.	Cetatea Chilia. Cetate medievală atestată în sec. XV.



Cetatea Chilia în secolul al XV –lea. Cetatea a fost consolidată de meşteşugari moldoveni.

Vâlcov	Licosstomo - Salline.	Probabil oraşul Vâlcov din aval de Chilia. Referirea la marfa vândută prin acest punct, sarea, vine să confirme faptul că materia primă se prelucra undeva în lacurile salmastre din apropiere, din sudul Basarabiei.
Insula Şerpilor	Fidonissi.	Insula Şerpilor. Numele grecesc al şarpelui ca animal.
Cetatea Albă	Monocastro	Oraşul Cetatea Albă din Ucraina.

***

Sfârşitul Părţii a IV -a

BIBLIOGRAFIE

Allard, C., dr., *Mission mèdicale dans la Dobroutcha,* Paris, 1864. Libr. Adrien le Clerc.
Barkley, C.H., *Five years in Bulgaria,* London, 1867. www.
Băcilă, I.C., *Stampe şi hărţi privitoare la trecutul Dobrogei*; ilustraţii franceze după Hector de Bèarn, în Analele Dobrogei serie veche, 1928, nr. 1.
Bellu, R., *Mica monografie C.F.R. din Dobrogea*, ed. Publiferom, Bucureşti, 1999.
Brătescu, C., *Două statistici etnografice germane în Dobrogea*, Arhiva Dobrogei II, 1, 1919.
Brătescu, C., *Coasta de răsărit a Constanţei*, Analele Dobrogei, 1928.
Carol I, Rege al României, *Memorii vol. I,* ed. Machiaveli, Bucureşti, 1994, cap. XXI.
Covacef, P., *Despre un tumulus la Constanţa,*, Pontica 1992.
Covacef, P., *Catalog de nume dobrogene*, în Analele Dobrogei serie nouă, nr. 1, anul 2000.
Covacef, P., *Cimitirul viu de la Sulina*, Ex Ponto, Constanţa, 2003.
Covacef, P., *O veche familie de armeni la Constanţa*, Anelele Dobrogei, VII, Constanţa, 2002.
Covacef, P., *Povestea Farului Genovez*, vol. I şi II; ed. Ex Ponto, Constanţa, 2003, 2008.
Covacef, P., *Portul Constanţa – Portul lui Anghel Saligny*, ed. ACPM Constanţa, 2004.
Covacef, P., *Onomastica străzilor din Constanţa,*ed. Ex Ponto, Constanţa, 2010.
Demidoff, A. conte de, *Voyage dans la Rusie méridionale et la Crimée*, Paris, 1854.
Ekrem, A.M., *Civilizaţia turcă*, ed. Sport – turism, Bucureşti, 1981.
Forester, Th., *The Danube and the Black Sea,* London, 1857, www.
Ghica, I., *Opere,* Vol. IV, ed. Minerva, 1985.
Giurescu, C.C., *Ştiri despre populaţia românească a Dobrogei în hărţi medievale şi moderne,* Constanţa, 1966.
Ionescu Dobrogianu, D.M., Lt., *Cercetări asupra oraşului Constanţa, Geografie şi Istorie*, Tipografia şi Fonderia Th. Basilescu, Bucureşti 1897.
Ionescu Dobrogianu, D.M., cpt., *Dobrogia în pragul veacului al XX – lea*, Bucureşci, Atelierele grafice I.V. Socec, str. Berzei 59, 1904.
Ionescu Dobrogianu, D.M., lt. col., *Valea Carasu*, Bul. Soc. Rom. Regale de Geografie, Bucureşti, 1927.
Ionescu Dobrogianu, D.M., Col., *Tomi-Constanţa*, Monografie, Constanţa 1931.
Ion Ionescu, I., de la Brad, *Excursion agricole dans la plaine de la Dobroudja,* Constantinopole, 1850. Traducere de Vintilă Mihăilescu în Analele Dobrogei serie veche, 1923.
Iordănescu, D.; Georgescu. C., *1881 – 1981, Construcţii pentru transporturi, vol. I – II*, ed. C.C.C.F. Bucureşti, 1986.
Iosipescu, S., *Informaţii engleze .....*, Pontica X, 1978, p. 361 – 365;
Lascu, St., *Mărturii de epocă, documente din Istoria Dobrogei*, MINAC Constanţa, 1999.
Marigny, F. Taitbout de, *Atlas de la Mer Noire de baies et de ports*, Odessa 1830.
Moltke, H. K. von, *Campagnes des Russes dans la Turquie d'Europe en 1828 et 1829*, deux volumes, Paris, 1854.
Ovidius, *Epistulae ex Ponto*, III, 1, 6; *Tristele* IV. 16.
Pavlowitch, K. St., *Istoria Balcanilor – 1804 – 1945*, ed. Polirom, Iaşi, 2002.
Polonic, P, *Mss. 8, caietul 10, şi Manuscrisele din arhiva Tocilescu aflate la Biblioteca Academiei Române*; *idem, Revista Natura* nr. 5 din 1935.
Carnetele şi notele în manusris; Plan des vestiges archeologiques de Tomis, dersée au debut de la XX – eme siècle, carnetul 10; Manuscrise la Biblioteca Academiei Române.

Rădulescu, A., *Recherches arhéologicue récente dans le périmètre de la cité de Tomis*; Études byzantines et post – byzantines, II, Bucharest, 1991; *idem*, Pontica XXVIII - XXIX, 1995 / 1996.
Rădulescu, A., Bitoleanu, I., *Istoria românilor dintre Dunăre şi Mare*, ed. Ştiinţifică şi Encicl. Bucureşti, 1979.
Slăvescu, V., *Corespondenţa lui I.Ionescu de la Brad cu Ion Ghica*, în Revista Fundaţiilor Regale din anul 1941.
Stănculescu, Gh., *Două comunicări la Sesiunile C.R.I.F.S.T. 2009 – 2010 şi la Seziunea Pontica*, octombrie 2009, Constanţa.
Stănculescu, Gh., *Catalog de imagini londoneze*, Pw.p.
Taitbout de Marigny, F., *Atlas de la Mer Noire, hărţile 6 – 13*, Odessa, 1830;
Tocilesco, Gr., Fouilles et recherches archeologiques en Roumanie, communications faites à l'Academie des inscriptions et belles-lettres de Paris, 1892 - 1899, Bucares; la cap. V, Les Vallums de Cernavoda a Constantza dans la Dobroudja, séance du 27 Octobre 1899.
Ţurlea, S., *Magazin Istoric*, nr. 6, 1984.
Vulpe, R., *Histoire ancienne de la Dobroudja,* Bucureşti, 1938.
Vulpe, R., *Note de Istorie Tomitană*, Pontica II, Constanţa 1969.
***, *Analele Dobrogei serie veche*, I, 2, 1920.
***, *Analele Dobrogei serie veche*, II, 2, 1921.
***, *Analele Dobrogei serie veche,* 1, 1922.
***, *Analele Dobrogei serie veche,* 1, 2, 4, 1923.
***, *Analele Dobrogei serie veche,* 1, 1926.
***, *Analele Dobrogei serie veche*, 1, 1928; *50 de ani de viaţă românească*, volum omagial.
***, *Analele Dobrogei serie veche*, 1, 1934.
***, *Arhivele Naţionale filiala jud. Constanţa,* fond Primărie. Dosarele: Conform trimiterilor de la notele de subsol din interiorul volumului.
***, *Arhivele.Statului Bucureşti.*, secţia *microfilme Franţa*, r. 68, 69, 83.
***, *Bilder aus der Dobrudscha Herausgegeben von der Deutchen Etappen-Verwaltung in der Dobrudscha in einem Verlag*, Constanza 1918.
***, *Buletinul Filatelistul Feroviar,* ed. Asociaţiei Filateliştilor Feroviari din România, Iaşi, apare trimestrial, 2000 – 2010.
***,*Din Tezaurul Documentar Dobrogean*, ed. DGAS, Bucureşti, 1986.
***, Dicţionar Diplomatic, ed. Politică, Bucureşti, 1979.
***, *Inscripţiile din Scythia Minor greceşti şi latine*, vol. II, *Tomis şi teritoriul său*; ed. Academiei R.S.R., Bucureşti, 1987.
***, *Izvoare (Fontes) privind Istoria României*, vol. I, II, ed. Academiei R.P.R., 1964.
***,
***, Planul cadastral al oraşului Constanţa din anul 1921, autor Ioan Dobrescu, inginer topograf. Plan pus la dispoziţie de Arhivele Naţionale filiala Constanţa.
***, Planul oraşului din anul 1905. Plan aflat în Arhiva MINAC.

* * *

SUMMARY

Until this work appeared, the author has signed a reasonable number of books, scientific studies and articles, all published in bibliographically organised publications, which address the issue of the history of constructions in Dobrogea. Without any doubt this history cannot be written without taking into consideration the local history which the author has had ample time to study in depth. One must add to these written studies all the documentaries and educational series for television where the author was invited both for his in depth knowledge in this area and for his witty and stimulating comments. This is also proven by the fact that his story books for the young were sold out quite fast, also, maybe, because of the small number of copies published. The engineer, now in his mid-seventies, loves to tell stories. He was awarded prizes and distinctions, mostly honorary, among which a nomination from the Romanian Academy.

The author's preoccupation for the history of railroads in Dobrogean is noticeable in the articles he published in *Buletinul "Filatelistul feroviar"* of the Romanian Association of Railroads Philatelists from Iaşi. In the last decade many of the author's articles presented a number of railway itineraries unknown to the public. He also wrote about the railways to "Plaja de la Vii" (Vineyard Beach), to "Plaja de la Mamaia" (Mamaia Beach), to Carmen Sylva or to Techirghiol, presentations which all inform about the railway works and developments in Dobrogea.

This book contains a revisitation of the topic of an article published in 2000, when 140 years since the first railroad in Dobrogea were celebrated, namely the Railway built by English Company "Danube and Black Sea Railway" (D.B.S.R.). Today, as we celebrate 150 years since the inauguration in 1860, the author addresses the topic again, adding new information and pictures from that time.

Part I of the book includes an original translation of the book published by Thomas Forester in 1857 in London. Aside from the novelty of this translation, the author contributes with a large amount of information about Dobrogea, Constanţa, Varna, about cereal trade in Danube provinces, about the Black Sea and the evolution of ports and sea commerce.

Because the English Company had extended their field of activity into the building of the port of Constanţa, the translation brings many new data on the circumstances in which the port became a reality at the middle of the XIXth century. Ever since then the Company was named "Danube and Black Sea Railway and Harbour Co. Ltd. (D.B.S.R.)"

Part II of the book presents a series of personalities who influenced greatly the building and construction works in that period, personalities who lived in Constanţa and whose marks can be found on buildings and architectural details surviving in the city.

Part III contains a listing, made from a technical and merit point of view in addition to the geographical one, of all the railway constructions in Dobrogea until 1950.

The book's final chapter is dedicated to Dobrugean themes to which the author's contribution is essential. The topics, stories, recollections and interpretations are of an out of the ordinary documentary nature, since the charts with Dobrugean Toponyms included in part IV of the book seek to complete the "Dictionary of Dobrugean Toponyms" on which the author has been working for more than 30 years.

Our contribution

This summary is based on the summaries of each part presented to us by the author. We must say that based on the author's age and experience, he can be called a walking encyclopaedia on former railway routes in Constanța. For example, nobody and nothing reveals any more the fact that on the present Mamaia boulevard (formerly Queen Mary Boulevard, then V.I.Lenin) there was a train route which went as far as Mamaia, the resort until 1914. Or the fact that between 1950 and 1960 there was a railway route on the present Al.I.Lăpușneanu boulevard, which took tourists to Mamaia. All these the author knows and many of them he lived to tell us about it...once upon a time.

Rodica Crăciun
the author's daughter

Zusammenfassung

Vom selben Autor sind bis jetzt zahlreiche Bücher, fundierte Studien und interessante Beiträge die sich auf die Geschichte der Bauten in der Dobrudscha beziehen erschienen. Dieses Thema kann nicht von der Geschichte der Menschen dieser Gegend, die der Autor aus über 30 Forschungsjahren in allen Einzelheiten kennt, getrennt werden.

Dazu kommt eine Reihe TV- und Filmsequenzen mit seinen unterhaltsamen Kommentare. Seine Bücher waren kurz nach dem Erscheinen stets ausverkauft. Neben Ehrenpreise freute er sich auch über eine Nominierung seitens der Rumänischen Akademie.

Die Abhandlungen über die Eisenbahngeschichte der Dobrudscha sind in der Zeitschrift "Filatelistul Feroviar" der rumänischen Eisenbahnphilatelisten mit Sitz in Iasi erschienen und beschreiben zum Teil weniger bekannte Strecken wie die in den Weinbergen, nach Mamaia, nach Carmen Sylva oder nach Techirghiol.

In diesem Band wird zum 150. Jubiläum ausführlich, mit neuen Einzelheiten und geeignetem Bildmaterial, über die von der englischen "Danube and Black Sea Railway (D.B.S.R.)" – Kompanie gebaute Eisenbahnlinie berichtet.

Teil 1 beinhaltet eine bis jetzt noch nicht veröffentlichte Übersetzung eines Werkes von Thomas Forester, erschienen 1857 in London, mit unzähligen Einzelheiten über das Schwarze Meer, Konstanza, Dobrudscha und die angrenzenden Gebiete. Nach verwirklichung des Hafens von Konstanza, mitte des 19. Jahrhunderts hieß die Kompanie dann „Danube and Black Sea Railway and Harbour Co. Ltd. (D.B.S.R.)".

Im 2. Teil werden Persönlichkeiten die einen Beitrag zur Baugeschichte Konstanzas geleistet haben vorgestellt.

Teil 3 enthält wichtige Daten aller Eisenbahnlinien in der Dobrudscha bis 1950.

Als Abschluß enthält das Buch Themen, die Dobrudscha betreffend, für die der Autor einen entscheidenden Beitrag geleistet hat. Die Schilderungen und besonders die Toponimen-Tabellen in diesem 4. Teil sollen eine Ergänzung zu einem entsprechenden Sammelwerk, an dem der Autor seit 30 Jahren arbeitet, darstellen.

Anmerkung.

Diese Zusammenfassung wurde nach dem zugeschickten Inhaltsverzeichnis für die einzelnen Teile des Buches erstellt. Auf Wunsch des Autors habe ich ihm aus der eigenen Sammlung eine Reihe alter Ansichtskarten, die Thematik der Eisenbahnen in der Dobrudscha und im Hafen von Konstanza betreffend, zur Verfügung gestellt. Diese werden ausnahmslos in Deutschland in den letzten 30 Jahren aus nostalgischen Erwägungen gesammelt und gewinnen mit Sicherheit an Bedeutung und an Wert wenn sie in diesem Werk veröffentlicht werden anstatt ungenutzt, weit weg, in einem Album aufbewahrt zu werden.

Prof. Helmut Kulhanek
Deutschland

Sfârşitul Volumului I.

Tiparul executat la **SC INFCON SA** - 0241 580 527, 585 627

ISBN: 978-973-644-989-5